

Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

**► B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/631 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/22 της Επιτροπής της 31ης Οκτωβρίου 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1590 της Επιτροπής της 19ης Αυγούστου 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/2173 της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2020	L 433	1	22.12.2020



**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/631 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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**

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο και στόχοι**

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων, και να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

3. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO<sub>2</sub>/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.1·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.1·

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 37,5 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·

**▼B**

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση 31 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζεται για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 15 % των αντίστοιχων στόλων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως.

7. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται τα ακόλουθα επίπεδα αναφοράς για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως:

- α) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 35 % του στόλου των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και
- β) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 30 % του στόλου των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

*Άρθρο 2***Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ακόλουθα μηχανοκίνητα οχήματα:

- α) κατηγορίας M<sub>1</sub> όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/EK («επιβατικά αυτοκίνητα»), τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Ένωσης («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»)
- β) κατηγορίας N<sub>1</sub>, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα κατηγορίας N<sub>1</sub> στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»). Στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη της οδηγίας 2007/46/EK και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.

2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός της Ένωσης που έγινε λιγότερο από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/EK.

4. Το άρθρο 4, το άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο 8 και το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) δεν ισχύουν για κατασκευαστή ο οποίος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, είναι υπεύθυνος για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή για λιγότερα από 1 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, εκτός εάν ο εν λόγω κατασκευαστής υποβάλει αίτηση παρέκκλισης και του χορηγηθεί, σύμφωνα με το άρθρο 10.



Άρθρο 3

**Ορισμοί**

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
  - α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>»: αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
  - β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK·
  - γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: ελαφρύ επαγγελματικό όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK·
  - δ) «πλήρες όχημα»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/EK·
  - ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια·
  - στ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου της EK κατά την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·
  - ζ) «μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας» ή «M»: η μάζα του επιβατικού αυτοκινήτου ή του ελαφρού επαγγελματικού οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·
  - η) «ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>»: οι εκπομπές CO<sub>2</sub> επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τους εκτελεστικούς κανονισμούς του και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO<sub>2</sub> (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, «ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>» είναι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που μετρούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα οχήματα αυτά·
  - θ) «αποτύπωμα»: το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημεία 2.1 και 2.3 της οδηγίας 2007/46/EK·
  - ι) «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή: ο ετήσιος στόχος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών·

**▼ B**

- ια) «στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ»: οι μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να επιτευχθούν εντός συγκεκριμένης περιόδου·
- ιβ) «μάζα δοκιμής» ή «ΜΔ»: η μάζα δοκιμής επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.25 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
- ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO<sub>2</sub>/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151·
- ιδ) «ωφέλιμο φορτίο»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά επιτρεπτής μάζας έμφορτου οχήματος, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και της μάζας του οχήματος.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «όμιλος συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ως «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» νοούνται:

- α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:
  - i) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου ή
  - ii) την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση ή
  - iii) το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·
- β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν επί του κατασκευαστή τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

*Άρθρο 4***Στόχοι ειδικών εκπομπών**

1. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> δεν υπερβαίνουν τους ακόλουθους στόχους ειδικών εκπομπών:

- α) για το ημερολογιακό έτος 2020, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, ή με το παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή·

**▼B**

- β) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημεία 3 και 4 ή το παράρτημα I μέρος B σημεία 3 και 4, κατά περίπτωση, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή και με το παράρτημα I μέρος A σημείο 5 ή το παράρτημα I μέρος B σημείο 5.
- γ) για κάθε ημερολογιακό έτος, αρχής γενομένης από το 2025, τους στόχους ειδικών εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.3 ή το παράρτημα I μέρος B σημείο 6.3, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή.
2. Στην περίπτωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εάν οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του ολοκληρωμένου οχήματος δεν είναι διαθέσιμες, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης χρησιμοποιεί τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος βάσης, για να προσδιορίσει τον δικό του μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>.
3. Για να καθοριστούν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:
- 95 % το 2020,
  - 100 % από το 2021 και στο εξής.

*Άρθρο 5***Υπερμόρια**

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κάτω των 50 g CO<sub>2</sub>/km υπολογίζεται ως:

- 2 επιβατικά αυτοκίνητα το 2020,
- 1,67 επιβατικά αυτοκίνητα το 2021,
- 1,33 επιβατικά αυτοκίνητα το 2022,
- 1 επιβατικό αυτοκίνητο από το 2023,

για το έτος κατά το οποίο έχει ταξινομηθεί την περίοδο από το 2020 έως το 2022, με την προϋπόθεση θέσπισης ανώτατου ορίου 7,5 g CO<sub>2</sub>/km κατά την περίοδο αυτή για κάθε κατασκευαστή, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

*Άρθρο 6***Ομαδοποίηση**

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει χορηγηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 10, δύνανται να σχηματίζουν ομάδα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.
2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, και πρέπει να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους για το οποίο πρόκειται να ομαδοποιηθούν οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν ομάδα καταθέτουν στην Επιτροπή φάκελο με τις ακόλουθες πληροφορίες:

**▼B**

- α) τους κατασκευαστές που θα συμμετέχουν στην ομάδα·
- β) τον ορισμένο ως επικεφαλής της ομάδας κατασκευαστή ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για την ομάδα και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8·
- γ) αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της ομάδας θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β)·
- δ) την κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M<sub>1</sub> ή N<sub>1</sub>, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.

3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της ομάδας δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.

4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής της ομάδας ή της οικονομικής του κατάστασης, στον βαθμό που αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών της ομάδας ή τη διάλυση της ομάδας.

5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς ομάδας με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικούς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της ομάδας. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων ομάδων, όλα τα μέλη μιας ομάδας διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν την ομάδα, δεν μπορεί να υπάρξει κοινή χρήση δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση όσον αφορά:

- α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>·
- β) τον στόχο ειδικών εκπομπών·
- γ) τον συνολικό αριθμό ταξινομούμενων οχημάτων.

6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή όταν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.

7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα για την οποία έχουν ενημερώσει την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και ομαδοποιήσεις θα καταγράφονται, αναφέρονται και καθίστανται διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 7 παράγραφος 4.

## ▼B

8. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις λεπτομερείς προϋποθέσεις που εφαρμόζονται σε έναν διακανονισμό ομάδας που συγκροτείται δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

*Άρθρο 7***Παρακολούθηση και αναφορά μέσων εκπομπών**

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτεια του σύμφωνα με το παράρτημα II μέρος Α και το παράρτημα III μέρος Α του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών ή των εισαγωγέων ή των αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 μετρούνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κάθε κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα II μέρος Α και στο παράρτημα III μέρος Α σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τον μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα II μέρος Β και στο παράρτημα III μέρος Γ.

3. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχουν συλλέξει δυνάμει της παραγράφου 1.

4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις 30 Ιουνίου κάθε έτους υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:

- α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- β) τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι' αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO<sub>2</sub>.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 3 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, υποδεικνύοντας τα κράτος μέλος στο οποίο θεωρούν ότι έγινε το σφάλμα.



▼ B

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις 31 Οκτωβρίου είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

6. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή.

Οι ορισθείσες αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν την ορθότητα και την πληρότητα των δεδομένων που διαβιβάζουν στην Επιτροπή και παρέχουν ένα σημείο επαφής, το οποίο πρέπει να είναι διαθέσιμο για να ανταποκρίνεται ταχέως στα αιτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη διόρθωση λαθών και παραλείψεων στα διαβιβασθέντα σύνολα δεδομένων.

7. Η Επιτροπή εκδίδει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει των παραγράφων 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, και για την εφαρμογή των παραρτημάτων II και III. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 με σκοπό την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων των παραρτημάτων II και III.

9. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω αποκλίσεις κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή.

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή την αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.

11. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub> και N<sub>2</sub>, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.



### Άρθρο 8

#### Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ομάδα, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 EUR) × αριθμός των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

— «υπέρβαση εκπομπών»: ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή — λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 11— υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος αυτού για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλοποιημένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο, και

— «αριθμός οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά»: νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, μετρημένα ξεχωριστά, των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή ορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που επιβάλλονται βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

### Άρθρο 9

#### Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων κατάλογο όπου αναφέρονται:

- α) για κάθε κατασκευαστή, ο οικείος στόχος ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- β) για κάθε κατασκευαστή, οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος·
- δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος,

**▼B**

- ε) η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020,
- στ) η μέση μάζα δοκιμής για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
3. Στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, για τη δημοσίευση έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, αναφέρονται επίσης τα εξής:
- α) οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030 που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5, αντίστοιχα, οι οποίοι υπολογίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 6.1.1 και 6.1.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 6.1.1 και 6.1.2·
- β) οι τιμές για  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  και  $a_{2030}$  τις οποίες υπολόγισε η Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.2.

*Άρθρο 10***Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές**

1. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι δύναται να υποβάλει κατασκευαστής του οποίου τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 10 000 ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22 000 και ο οποίος:
- α) δεν είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών· ή
- β) είναι μέλος ομίλου κατασκευαστών ο οποίος είναι υπεύθυνος συνολικώς για λιγότερα από 10 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή 22 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος· ή
- γ) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και το δικό του κέντρο σχεδιασμού.
2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο με δυνατότητα ανανέωσης. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:
- α) την επωνυμία του κατασκευαστή και τον αρμόδιο επικοινωνίας με αυτόν·
- β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για παρέκκλιση κατά την παράγραφο 1·
- γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της δοκιμαστικής μάζας και των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων· και

▼ B

δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος.

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά την παράγραφο 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή χορηγεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση.

Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση.

4. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3 δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.

Η αίτηση αυτή μπορεί να υποβληθεί από τον κατασκευη για λογαριασμό του ή για λογαριασμό του μαζί με τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις του. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:

α) όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και γ), περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, πληροφοριών για τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις·

β) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος A σημεία 1 έως 4, στόχο που συνιστά μείωση κατά 45 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007·

γ) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος A σημείο 6.3 του παρόντος κανονισμού, στόχο εφαρμοσίμο κατά τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2028, που είναι η μείωση η οποία ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού επί του στόχου που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου, λαμβάνοντας υπόψη τις εκπομπές CO<sub>2</sub> μετρούμενες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Εφόσον δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή για το έτος 2007, η Επιτροπή καθορίζει ισοδύναμο στόχο μείωσης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που έχουν χρησιμοποιηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα συγκρίσιμης μάζας και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος. Ο στόχος αυτός χρησιμοποιείται από τον αιτούντα για τους σκοπούς του στοιχείου β) του δεύτερου εδαφίου.

**▼B**

Η Επιτροπή χορηγεί παρέκκλιση στον κατασκευαστή, όταν αποδεδειγμένως τα κριτήρια παρέκκλισης της παρούσας παραγράφου έχουν τηρηθεί.

5. Κατασκευαστής υποκείμενος σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει το δικαίωμά του για παρέκκλιση.

6. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 γνωστοποίηση είτε για άλλους λόγους, ότι κατασκευαστής δεν είναι πλέον επιλέξιμος για παρέκκλιση, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

7. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή του επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 8.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Ανατίθεται επίσης στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος Α με σκοπό να ορισθούν οι τύποι για τον υπολογισμό των στόχων παρέκκλισης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου.

9. Η αίτηση παρέκκλισης η οποία περιλαμβάνει τις υποστηρικτικές πληροφορίες, καθώς και κάθε γνωστοποίηση κατά την παράγραφο 5, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 6, κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 7, καθώς και τα μέτρα που εκδίδονται κατά την παράγραφο 8, είναι διαθέσιμα στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>1</sup>).

*Άρθρο 11***Οικολογικές καινοτομίες**

1. Κατόπιν αίτησης προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών («δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών»).

Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα.

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO<sub>2</sub>/km κατ' ανώτατο όριο.

(<sup>1</sup>) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

## ▼B

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή του ανώτατου ορίου που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και έπειτα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις και να εξασφαλίζεται παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου αυτού του ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:

- α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξοικονόμηση CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·
- β) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO<sub>2</sub>·
- γ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO<sub>2</sub>·
- δ) οι καινοτόμες τεχνολογίες δεν πρέπει:
  - i) να εμπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO<sub>2</sub>/km κατά το άρθρο 1 παράγραφος 3 ή
  - ii) να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου.

Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο που αναφέρεται στο στοιχείο δ) σημείο i) του πρώτου εδαφίου δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης συστημάτων κλιματισμού.

3. Προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας ή ως δέσμης καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση ενδεχόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης καινοτόμων τεχνολογιών που έχει ήδη εγκριθεί, η έκθεση σημειώνει αυτή την αλληλεπίδραση και η έκθεση εξακρίβωσης αξιολογεί σε ποιο βαθμό η εν λόγω αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.

4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

#### Άρθρο 12

#### Εκπομπές CO<sub>2</sub> σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

▼ B

Επιπλέον, η Επιτροπή συλλέγει τακτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες, χρησιμοποιώντας συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων ή/και ενέργειας, αρχής γενομένης από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν το 2021.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

2. Για τον σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2021, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> σε πραγματικές συνθήκες και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διατίθενται ανά τακτά διαστήματα, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης μεταφοράς δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:

- α) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
- β) καύσιμο και/ή ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται·
- γ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
- δ) για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται και η διανυθείσα απόσταση όπως κατανέμονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης.
- ε) άλλες παράμετροι αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τα δεδομένα που λαμβάνει βάσει του πρώτου εδαφίου προκειμένου να δημιουργήσει ανωνυμοποιημένα και συγκεντρωτικά σύνολα δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά κατασκευαστή, για τους σκοπούς της παραγράφου 1. Οι αριθμοί ταυτοποίησης οχήματος χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό της εν λόγω επεξεργασίας δεδομένων και δεν διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τον σκοπό αυτό.

3. Προκειμένου να αποτραπεί η αύξηση του χάσματος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή, το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2023, αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.

Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του αναφερόμενου στο πρώτο εδάφιο χάσματος κατά την περίοδο 2021 έως 2026 και, προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του εν λόγω χάσματος, αξιολογεί, το 2027, τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού προσαρμογής των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή από το 2030 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τη λεπτομερή διαδικασία σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.



### Άρθρο 13

#### Επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν χρήσει οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> και οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

2. Μετά την έναρξη ισχύος των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4, οι αρχές έγκρισης τύπου επαληθεύουν, για τις εν λόγω οικογένειες οχημάτων για τις οποίες είναι υπεύθυνες για την έγκριση τύπου, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα οχημάτων, ότι οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στην κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας.

Οι αρχές έγκρισης τύπου ελέγχουν επίσης την παρουσία 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, μεταξύ άλλων χρησιμοποιώντας δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή κατανάλωσης ενέργειας.

3. Όταν διαπιστώνεται, ως αποτέλεσμα των επαληθεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2, έλλειψη αντιστοιχίας των τιμών εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου ή ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις ενός οχήματος, η υπεύθυνη αρχή έγκρισης τύπου, πέραν της λήψης των αναγκαίων μέτρων που καθορίζονται στο κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εξασφαλίζει τη διόρθωση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις διαδικασίες για τη διενέργεια των επαληθεύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, πριν από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17, προκειμένου να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας τις κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

### Άρθρο 14

#### Προσαρμογές των τιμών M<sub>0</sub> και TM<sub>0</sub>

1. Οι τιμές M<sub>0</sub> και TM<sub>0</sub> που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρη Α και Β προσαρμόζονται ως εξής:

α) έως τις 31 Οκτωβρίου 2020, η τιμή M<sub>0</sub> στο παράρτημα I μέρος Α σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2017, 2018, και 2019. Η εν λόγω νέα τιμή M<sub>0</sub> ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.



**▼B**

- β) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η τιμή  $M_0$  στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2019, 2020 και 2021. Η εν λόγω νέα τιμή  $M_0$  εφαρμόζεται το 2024·
- γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή  $TM_0$  για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται το 2021·
- δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνεχεία ανά διετία, οι τιμές  $TM_0$  στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.2 προσαρμόζονται στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023. Οι νέες τιμές  $TM_0$  ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

*Άρθρο 15***Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης**

1. Η Επιτροπή το 2023 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.
2. Στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών  $CO_2$  και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους· την πιθανή συνεισφορά στις μειώσεις εκπομπών από συνθετικά και προηγμένα εναλλακτικά καύσιμα που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· τη μείωση εκπομπών  $CO_2$  που διαπιστώνεται πράγματι στο υπάρχον επίπεδο στόλου· τη λειτουργία του μηχανισμού κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών· τη δυναμική επίδραση του μεταβατικού μέτρου που εκτίθεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3· τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος· καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση.

Η Επιτροπή, στην έκθεση αυτή, προσδιορίζει επίσης μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών  $CO_2$  από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων.

<sup>(1)</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

**▼B**

3. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, ιδίως της ενδεχόμενης αναθεώρησης των ενωσιακών στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2030 λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και την εισαγωγή δεσμευτικών στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2035 και την περίοδο από το 2040 και μετά όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, έτσι ώστε να διασφαλιστεί ο έγκαιρος μετασχηματισμός του τομέα των μεταφορών προς την επίτευξη μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού.

4. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης διαδικασιών δοκιμής υπό πραγματικές συνθήκες με τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS). Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την αξιολόγηση αυτή καθώς και εκείνες που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO<sub>2</sub> των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες.

5. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα, με στόχο τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς μια οικονομία ουδέτερη ως προς το κλίμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4.1 της συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης, της αναβάθμισης δεξιοτήτων και άλλων δεξιοτήτων εκπαίδευσης και της ανακατανομής των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και στις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η Επιτροπή, εάν το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση το αργότερο έως το 2027.

6. Η Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO<sub>2</sub> για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα. Αν είναι σκόπιμο, η επανεξέταση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.

7. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαραίτητες παραμέτρους συσχέτισης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρεται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρηστικότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.



### Άρθρο 16

#### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών που αναφέρεται στο άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

### Άρθρο 17

#### Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο έξι ετών από τις 15 Μαΐου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των έξι ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

**▼B**

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8 τίθενται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο, εντός δύο μηνών από την ημέρα που οι πράξη αυτές κοινοποιούνται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*Άρθρο 18***Κατάργηση**

Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

*Άρθρο 19***Έναρξη ισχύος**

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

▼ **B**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΜΕΡΟΣ Α.

## ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, καθορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ειδική εκπομπή CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

$M$  = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1\,379,88$$

$$a = 0,0333$$

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.
3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO<sub>2</sub> που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1153 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO<sub>2</sub> που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2.

▼ **M3**

- 3α. Για κατασκευαστή για τον οποίο το CO<sub>2</sub> βάσει της WLTP ή το CO<sub>2</sub> βάσει του NEDC είναι μηδενικό, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς το 2021 είναι ο στόχος βάσει του NEDC 2020, όπως ορίζεται στο σημείο 3.
- 3β. Για κατασκευαστή που διαθέτει επιβατικά αυτοκίνητα στην αγορά της Ένωσης για πρώτη φορά σε οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 είναι ο μέσος όρος των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίζονται για όλους τους κατασκευαστές σύμφωνα με το σημείο 3, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν για τους εν λόγω κατασκευαστές στην Ένωση το 2020.

▼ **M3**

- 3γ. Παρά το σημείο 3β, όταν σε οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024 ένας κατασκευαστής διαθέτει επιβατικά αυτοκίνητα στην αγορά της Ένωσης για πρώτη φορά, αλλά ο εν λόγω κατασκευαστής προέκυψε από συγχώνευση δύο ή περισσότερων κατασκευαστών, εκ των οποίων τουλάχιστον ένας ήταν υπεύθυνος για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον νέο κατασκευαστή το 2021 είναι ένας από τους ακόλουθους:
- α) στην περίπτωση που δύο ή περισσότεροι από τους κατασκευαστές που συγχωνεύονται ήταν υπεύθυνοι για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 είναι ο μέσος όρος των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίζονται για τους εν λόγω κατασκευαστές σύμφωνα με το σημείο 3, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν για τους εν λόγω κατασκευαστές στην Ένωση το 2020·
- β) στην περίπτωση που μόνο ένας από τους κατασκευαστές που συγχωνεύονται ήταν υπεύθυνος για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3 για τον εν λόγω κατασκευαστή.

▼ **B**

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

$a$  είναι 0,0333·

$M_0$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ( $M$ ) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν στο οικείο έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_0$  είναι 1 379,88 το 2021, και ως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α) για τα έτη 2022, 2023 και 2024·

$M_{0,2020}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ( $M$ ) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2020}$  είναι 1 379,88.

▼ **M3**

5. Στόχοι παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 ή το άρθρο 10 παράγραφος 4
- α) Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 από τον στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC κατά το ημερολογιακό έτος 2021, ή παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 από τους στόχους ειδικών εκπομπών του για οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος παρέκκλισης βάσει της WLTP για τα έτη αυτά υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος παρέκκλισης} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{\text{derogation target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι το  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  όπως ορίζεται στο σημείο 3

▼ M3

NEDC <sub>CO2</sub>	είναι το NEDC <sub>CO2</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 3·
NEDC <sub>derogationtarget</sub>	είναι ο στόχος παρέκκλισης που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή κατά περίπτωση δύναμει του άρθρου 10 παράγραφος 3 ή του άρθρου 10 παράγραφος 4.

β) Παρά το στοιχείο α), όταν χορηγείται σε κατασκευαστή παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 από τους στόχους ειδικών εκπομπών για οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, αλλά δεν ήταν υπεύθυνος για την ταξινόμηση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων στην Ένωση πριν από το 2021, ο στόχος παρέκκλισης για οποιοδήποτε από τα εν λόγω ημερολογιακά έτη υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο του στοιχείου α), όπου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

WLTP <sub>CO2</sub>	είναι η μέση τιμή όλων των επιμέρους κατασκευαστών, σταθμισμένη σύμφωνα με τον αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2020, του WLTP <sub>CO2</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 3·
NEDC <sub>CO2</sub>	είναι η μέση τιμή όλων των επιμέρους κατασκευαστών, σταθμισμένη σύμφωνα με τον αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2020, του NEDC <sub>CO2</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 3·
NEDC <sub>derogationtarget</sub>	είναι ο στόχος παρέκκλισης που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4, σε συνδυασμό με το άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 63/2011.

▼ B

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:
- 6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub>

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς<sub>2021</sub> που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς<sub>2021</sub> καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμή αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO2,measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020,\text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO2}}} \right) + a(M_{a2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

WLTP <sub>CO2,measured</sub>	είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO <sub>2</sub> συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153·
NEDC <sub>2020,Fleet Target</sub>	είναι 95 g/km·
NEDC <sub>CO2</sub>	είναι ως ορίζεται στο σημείο 3·
M <sub>a2021</sub>	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg)·
M <sub>0,2021</sub>	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·
a	είναι ως ορίζεται στο σημείο 4.

## ▼ B

6.1. Στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 – συντελεστή μείωσης<sub>2025</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2025</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α)

6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 – συντελεστή μείωσης<sub>2030</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2030</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α).

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> +  $a_{2025}$  · (TM – TM<sub>0</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1·

$a_{2025}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

$a_{2021}$  είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου που ταξινομήθηκε το 2021·

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·

TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος·

TM<sub>0</sub> είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> +  $a_{2030}$  · (TM – TM<sub>0</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·



## ▼ B

$a_{2030}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

$a_{2021}$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

$\text{μέσες εκπομπές}_{2021}$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM<sub>0</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

### 6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1 για την περίοδο 2025 έως 2029 και με το σημείο 6.2.2 για την περίοδο 2030 και μετά·

συντελεστής ZLEV είναι (1 + y - x), εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως ZLEV<sub>specific</sub> σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017<sup>(1)</sup> και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το 2017, το ZLEV<sub>specific</sub> υπολογίζεται μέχρι και το 2030 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Όταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά ένα έτος μεταξύ 2025 και 2030 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη·

x είναι 15 % κατά τα έτη 2025 έως 2029 και 35 % το 2030 και μετά.

<sup>(1)</sup> Το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στο στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κράτους μέλους το 2017 υπολογίζεται ως το πηλίκο του συνολικού αριθμού οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν το 2017 προς τον συνολικό αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το ίδιο έτος.

**▼ B**

## ΜΕΡΟΣ Β.

## ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, προσδιορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ειδικές εκπομπές CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

$M$  = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,096$$

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομήθηκε στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το εν λόγω ημερολογιακό έτος.
3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1152, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2.

**▼ M3**

- 3α. Για κατασκευαστή για τον οποίο το CO<sub>2</sub> βάσει της WLTP ή το CO<sub>2</sub> βάσει του NEDC είναι μηδενικό, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς το 2021 είναι ο στόχος βάσει του NEDC 2020, όπως ορίζεται στο σημείο 3.
- 3β. Για κατασκευαστή που διαθέτει ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην αγορά της Ένωσης για πρώτη φορά σε οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 είναι ο μέσος όρος των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίζονται για όλους τους κατασκευαστές σύμφωνα με το σημείο 3, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν για τους εν λόγω κατασκευαστές στην Ένωση το 2020.

**▼ M3**

3γ. Παρά το σημείο 3β, όταν σε οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024 ένας κατασκευαστής διαθέτει ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην αγορά της Ένωσης για πρώτη φορά, αλλά ο εν λόγω κατασκευαστής προέκυψε από συγχώνευση δύο ή περισσότερων κατασκευαστών, εκ των οποίων τουλάχιστον ένας ήταν υπεύθυνος για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον νέο κατασκευαστή το 2021 είναι ένας από τους ακόλουθους:

α) Στην περίπτωση που δύο ή περισσότεροι από τους κατασκευαστές που συγχωνεύονται ήταν υπεύθυνοι για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 είναι ο μέσος όρος των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίζονται για τους εν λόγω κατασκευαστές σύμφωνα με το σημείο 3, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν για τους εν λόγω κατασκευαστές στην Ένωση το 2020.

β) Στην περίπτωση που μόνο ένας από τους κατασκευαστές που συγχωνεύονται ήταν υπεύθυνος για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2021 καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3 για τον εν λόγω κατασκευαστή.

**▼ B**

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\text{e}} - M_0) - (M_{\text{e}2020} - M_{0,2020})]$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

$a$  είναι 0,096·

**▼ M1**

$M_{\text{e}}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ( $M$ ) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό έτος-στόχο, σε χιλιόγραμμα (kg)·

όπου:

— στην περίπτωση πλήρους οχήματος,  $M$  είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος,

— στην περίπτωση πλήρους βασικού οχήματος που συνδέεται με ολοκληρωμένο όχημα,  $M$  είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος βάσης,

— στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που συνδέεται με ολοκληρωμένο όχημα,  $M$  είναι η μάζα παρακολούθησης ( $M_{\text{mon}}$ ) του εν λόγω οχήματος βάσης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με τον ακόλουθο τύπο:

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

όπου,

$\text{MRO}_{\text{base}}$  είναι η μάζα του οχήματος βάσης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·

$B_0$  όπως ορίζεται στο παράρτημα III μέρος Α σημείο 1.2.4 στοιχείο α)·

▼ M2

$M_0$  είναι 1 766,4 το 2020, 1 825,23 για τα έτη 2021, 2022 και 2023 και, για το 2024, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β)·

▼ B

$M_{\theta 2020}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2020}$  είναι 1 766,4

5. Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση όσον αφορά στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC το 2021, ο κατά παρέκκλιση στόχος βάσει της WLTP υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Κατά παρέκκλιση στόχος}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι το  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ , όπως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι το  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ , όπως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  είναι ο στόχος παρέκκλισης για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

- 6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub>

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς<sub>2021</sub> που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς<sub>2021</sub> καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμές αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου ελαφρού εμπορικού οχήματος ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152·

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  είναι 147 g/km·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι όπως ορίζεται στο σημείο 3·

$M_{\theta 2021}$   $M_{\theta 2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg)·

## ▼ B

- $M_{0,2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·
- a είναι όπως ορίζεται στο σημείο 4.
- 6.1. Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030
- 6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029
- Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 – συντελεστή μείωσης<sub>2025</sub>)
- όπου:
- Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·
- Συντελεστής μείωσης<sub>2025</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β).
- 6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά
- Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 – συντελεστή μείωσης<sub>2030</sub>)
- όπου:
- Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·
- Συντελεστής μείωσης<sub>2030</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β).
- 6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά,
- 6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029
- Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> + a · (TM – TM<sub>0</sub>)
- όπου:
- Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1·
- a είναι  $a_{2025}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM<sub>0</sub> καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και  $a_{2021}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM<sub>0</sub>, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·
- όπου:
- $a_{2025}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$
- $a_{2021}$  είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε μεμονωμένου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος που ταξινομήθηκε το 2021·

## ▼ B

μέσες εκπομπές <sub>2021</sub>	είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO <sub>2</sub> όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·
TM	είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος·
TM <sub>0</sub>	είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

## 6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE<sub>2030</sub> + a · (TM – TM<sub>0</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE<sub>2030</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·

a είναι a<sub>2030</sub>, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM<sub>0</sub> καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και a<sub>2021</sub>, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM<sub>0</sub>, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·

όπου:

a<sub>2030</sub> είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

a<sub>2021</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM<sub>0</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

## 6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

## 6.3.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – (θ<sub>targets</sub> – Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE<sub>2025</sub>)) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·

θ<sub>targets</sub> είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·

## ▼ B

συντελεστής ZLEV είναι  $(1 + y - x)$ , εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως  $ZLEV_{\text{specific}}$  σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2}{50} \right)$$

x είναι 15 %.

### 6.3.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς –  $\theta_{\text{targets}}$  – Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE<sub>2030</sub>) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

$\theta_{\text{targets}}$  είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

συντελεστής ZLEV είναι  $(1 + y - x)$ , εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως  $ZLEV_{\text{specific}}$  σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2}{50} \right)$$

x είναι 30 %.

▼ **B**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ  
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

## ΜΕΡΟΣ Α

Συλλογή δεδομένων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καθορισμός των πληροφοριών παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub>

▼ **M3**

1α. Τα κράτη μέλη καταγράφουν, για κάθε ημερολογιακό έτος, τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται ως όχημα M<sub>1</sub> στην επικράτειά τους, με εξαίρεση τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 22), 23) και 24), τα οποία παρέχονται κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής:

- 1) κατασκευαστής·
- 2) αριθμός έγκρισης τύπου και τις απολήξεις του·
- 3) τύπος, παραλλαγή και έκδοση·
- 4) μάρκα και εμπορική ονομασία·
- 5) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής του οχήματος·
- 6) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·
- 7) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- 8) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- 9) ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης·
- 10) οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>·
- 11) κατανάλωση καυσίμου·
- 12) μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- 13) μάζα δοκιμής·
- 14) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- 15) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- 16) ηλεκτρική αυτονομία·
- 17) κωδικός/-οί οικολογικής καινοτομίας·
- 18) εξοικονομήσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω οικολογικών καινοτομιών·
- 19) αποτύπωμα: μεταξόνιο, μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- 20) κυβισμός κινητήρα·
- 21) μέγιστη καθαρή ισχύς·
- 22) συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού: f0, f1 και f2·
- 23) εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας·



▼ **M3**

24) κατηγορία αντίστασης κύλισης ελαστικών.

Σύμφωνα με το άρθρο 7, τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο με τον μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Β τμήμα 2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 9) και 11) καταγράφονται από το ημερολογιακό έτος 2022 και τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής για πρώτη φορά στις 28 Φεβρουαρίου 2023.

2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε επιβατικού αυτοκινήτου.

2α. Στην περίπτωση οχημάτων διπλής τροφοδοσίας που κινούνται με βενζίνη και υγραέριο (LPG) ή με βενζίνη και πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων περιλαμβάνονται οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη αναφέρουν την τιμή για το υγραέριο ή το πεπιεσμένο φυσικό αέριο, ανάλογα με την περίπτωση.

Στην περίπτωση πλειοκαυσίμων οχημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμο βενζίνης και αιθανόλης (E85), τα κράτη μέλη αναφέρουν τις ειδικές εκπομπές της τιμής CO<sub>2</sub> για τη βενζίνη.

▼ **B**

3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:

α) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου·

β) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έλαβαν επιμέρους έγκριση·

γ) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές.

**ΜΕΡΟΣ Β****Μορφότυπος για τη διαβίβαση των δεδομένων**

Για κάθε έτος, τα κράτη μέλη αναφέρουν με τους ακόλουθους μορφότυπους τις πληροφορίες που ορίζονται στο μέρος Α σημεία 1 και 3:

**ΤΜΗΜΑ 1****ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ**

Κράτος μέλος <sup>(1)</sup>	
Έτος	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που εγκρίθηκαν μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές	

<sup>(1)</sup> Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

▼ **M3**

## ▼ M3

## ΤΜΗΜΑ 2α

Λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα

Αναφορά στο μέρος A σημείο 1 και 1α	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα	Πηγές δεδομένων Πιστοποιητικό συμμόρφωσης [παράρτημα VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής (*)], εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά
1)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ <sup>(1)</sup>	Επωνυμία που δόθηκε από την Επιτροπή
	Επωνυμία κατασκευαστή <sup>(2)</sup>	0.5, ή, στην περίπτωση περισσότερων του ενός επωνυμιών κατασκευαστή, η επωνυμία που καταγράφεται στην καταχώριση 0.5.1
2)	Αριθμός έγκρισης τύπου με τις αλλαγές του	0.11
3)	Είδος	0.2
	Παραλλαγή	
	Έκδοση	
4)	Μάρκα και εμπορική ονομασία	0.1 και 0.2.1
5)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής του οχήματος	0.2.3.1
6)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος)	0.10
7)	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος	0.4
8)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος	Άδεια κυκλοφορίας
9)	Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης	Άδεια κυκλοφορίας
10)	Οι ειδικές εκπομπές CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 σε συνδυασμένο κύκλο ή, κατά περίπτωση, σταθμισμένες, σε συνδυασμένο κύκλο
11)	Κατανάλωση καυσίμου (l/100 km ή m <sup>3</sup> /100 km ή kg/100 km)	49.4 σε συνδυασμένο κύκλο ή, κατά περίπτωση, σταθμισμένα, σε συνδυασμένο κύκλο
12)	Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (kg)	13
13)	Μάζα δοκιμής (kg)	47.1.1
14)	Τύπος καυσίμου	26
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	26.1
15)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Ηλεκτρική αυτονομία (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2

## ▼ M3

Αναφορά στο μέρος A σημείο 1 και 1a	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα	Πηγές δεδομένων Πιστοποιητικό συμμόρφωσης [παράρτημα VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής (*)], εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	
17)	Κωδικός/-οί οικολογικής καινοτομίας	49.3.1	
18)	Εξοικονομήσεις λόγω οικολογικής καινοτομίας (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2	
(19)((19)	Μεταξόνιο (mm)		
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (άξονας 1) (mm) <sup>(3)</sup>	30	
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (άξονας 2) (mm) <sup>(3)</sup>	30	
20)	Κυβισμός κινητήρα (cm <sup>3</sup> )	25	
21)	Μέγιστη καθαρή ισχύς (kW)	27.1 και 27.3	
22)	Συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού <sup>(4)</sup>	f0, N	47.1.3.0
		f1, N/(km/h)	47.1.3.1
		f2, N/(km/h)	47.1.3.2
23)	Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2	
24)	Κατηγορία αντίστασης κύλισης ελαστικών <sup>(4)</sup>	35	

Σημειώσεις:

- 1) Κατάλογος που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή στο CIRCABC.
  - 2) Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων τύπου σε μικρές σειρές (NSS) ή της μεμονωμένης έγκρισης (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA» κατά περίπτωση
  - 3) Σε περίπτωση οχήματος που διαθέτει μετατρόχια διαφορετικού πλάτους, αναφέρεται το μέγιστο πλάτος αξόνων.
  - 4) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής.
- (\*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020)

**▼ B***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ***ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ  
ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ**

- A. Συλλογή δεδομένων για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και προσδιορισμός των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub>
1. Λεπτομερή στοιχεία

**▼ M3**

- 1.1α. Πλήρη οχήματα ταξινομημένα ως N<sub>1</sub>

Τα κράτη μέλη καταγράφουν, για κάθε ημερολογιακό έτος, τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται ως όχημα N<sub>1</sub> στην επικράτεια τους, με εξαίρεση τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 23), 24) και 25), τα οποία παρέχονται κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής:

- (1) κατασκευαστής·
- (2) αριθμός έγκρισης τύπου και τις απολήξεις του·
- (3) τύπος, παραλλαγή και έκδοση·
- (4) μάρκα και, εφόσον υπάρχει, εμπορική ονομασία·
- (5) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής του οχήματος·
- (6) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·
- (7) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- (8) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- (9) ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης·
- (10) οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>·
- (11) κατανάλωση καυσίμου·
- (12) μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- (13) μάζα δοκιμής·
- (14) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- (15) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- (16) ηλεκτρική αυτονομία·
- (17) κωδικός/-οί οικολογικής καινοτομίας·
- (18) εξοικονομήσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω οικολογικών καινοτομιών·
- (19) αποτύπωμα: μεταξόνιο, μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- (20) κυβισμός κινητήρα·
- (21) μέγιστη καθαρή ισχύς·
- (22) τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος·
- (23) συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού: f<sub>0</sub>, f<sub>1</sub> και f<sub>2</sub>·
- (24) εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας·

**▼ M3**

(25) κατηγορία αντίστασης κύλισης ελαστικών.

Σύμφωνα με το άρθρο 7, τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο με τον μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 9) και 11) καταγράφονται από το ημερολογιακό έτος 2022 και τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής για πρώτη φορά στις 28 Φεβρουαρίου 2023.

**▼ M1**

1.2. Ολοκληρωμένα οχήματα ταξινομημένα ως οχήματα N1

1.2.1. Υποβολή δεδομένων από τα κράτη μέλη

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 χρησιμοποιείται για την υποβολή δεδομένων σχετικά με τα ολοκληρωμένα οχήματα N1.

Ο αριθμός ταυτοποίησης οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1 στοιχείο ιε) δεν δημοσιοποιείται.

**▼ M3**

1.2.1.2α. Ολοκληρωμένα οχήματα κατηγορίας N1 που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151

Για κάθε καινούργιο ολοκληρωμένο όχημα που ταξινομείται το 2021 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη, τα κράτη μέλη αναφέρουν τουλάχιστον τα δεδομένα που ορίζονται στα σημεία 1), 5), 6), 8), 10), 11), 12), 17), 18) και 22) του σημείου 1.1α., και για κάθε νέο όχημα που ταξινομείται το 2022 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη, τα δεδομένα που ορίζονται στα σημεία 9), 23), 24) και 25) του σημείου 1.1α.

**▼ M1**

1.2.2. Υποβολή δεδομένων από τους κατασκευαστές

**▼ M3**

Για κάθε νέο ολοκληρωμένο όχημα της κατηγορίας N<sub>1</sub>, το οποίο έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 και ταξινομείται το 2020 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη, ο κατασκευαστής του σχετικού οχήματος βάσης υποβάλλει στην Επιτροπή, αρχής γενομένης από το 2021, τα ακόλουθα δεδομένα σχετικά με το όχημα βάσης:

**▼ M1**

α) όταν το ολοκληρωμένο όχημα βασίζεται σε ημιτελές όχημα βάσης:

- i) τον αριθμό ταυτοποίησης οχήματος·
- ii) τον αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας οχήματος όπως αναφέρεται στο παράρτημα XXI σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
- iii) τις εκπομπές παρακολούθησης CO<sub>2</sub> σύμφωνα με το σημείο 1.2.4·
- iv) το εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας, προσδιορίζοντας την εφαρμοζόμενη επιλογή όπως αναφέρεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο γ)·

▼ M1

- v) την αντίσταση κύλισης, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο β)·
- vi) τη μάζα παρακολούθησης, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Β σημείο 4.1·
- vii) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- viii) την αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος όπως ορίζεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο α).

β) όταν το ολοκληρωμένο όχημα βασίζεται σε πλήρες όχημα βάσης:

- i) τον αριθμό ταυτοποίησης οχήματος·
- ii) τον αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας οχήματος όπως αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο ii) της παρούσας παραγράφου·
- iii) τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος βάσης·
- iv) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας.

1.2.3. Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και του στόχου ειδικών εκπομπών

Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις τιμές που αναφέρονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σύμφωνα με το σημείο 1.2.2 για τον υπολογισμό των οικείων μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και του στόχου ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος στο οποίο ταξινομείται το σχετικό ολοκληρωμένο όχημα, εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.2.5, οπότε χρησιμοποιούνται τα δεδομένα για τα ολοκληρωμένα οχήματα.

Στην περίπτωση που ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης δεν υποβάλλει τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1.2.2, για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και του στόχου ειδικών εκπομπών του σχετικού κατασκευαστή χρησιμοποιούνται οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το σημείο 1.2.1 όσον αφορά το σχετικό ολοκληρωμένο όχημα.

1.2.4. Υπολογισμός των εκπομπών παρακολούθησης CO<sub>2</sub> στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων βάσης

Ο κατασκευαστής υπολογίζει, αρχής γενομένης από το ημερολογιακό έτος 2020, τις εκπομπές παρακολούθησης CO<sub>2</sub> για κάθε μεμονωμένο ημιτελές όχημα βάσης του, σύμφωνα με τη μέθοδο παρεμβολής που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2 ή 3.2.4 του του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο μ' αυτή που χρησιμοποιήθηκε για την έγκριση τύπου ΕΚ του οχήματος βάσης όσον αφορά τις εκπομπές του, της οποίας οι όροι καθορίζονται στα εν λόγω σημεία με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

α) Μάζα μεμονωμένου οχήματος

Ο όρος «TM<sub>ind</sub>» που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2.1.ή 3.2.4.1.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 αντικαθίσταται από την εξ ορισμού μάζα του βασικού οχήματος, DM<sub>base</sub>. Όταν η DM<sub>base</sub> είναι μικρότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος χαμηλών τιμών, TM<sub>L</sub>, της οικογένειας παρεμβολής, η TM<sub>ind</sub> αντικαθίσταται από την TM<sub>L</sub>. Όταν η DM<sub>base</sub> είναι υψηλότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος υψηλών τιμών, TM<sub>H</sub>, της οικογένειας παρεμβολής, η TM<sub>ind</sub> αντικαθίσταται από την TM<sub>H</sub>.

▼ M1

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

$$DM_{\text{base}} = MRO_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

όπου:

$MRO_{\text{base}}$  είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

$B_0$  είναι η τιμή μάζας αμαξώματος 1,375.

$M_{\text{VL}}$  είναι η αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος, που σημαίνει 28 τοις εκατό του μέγιστου φορτίου οχήματος, όπου το μέγιστο φορτίο οχήματος ορίζεται ως η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μείον τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης πολλαπλασιασμένη επί  $B_0$ , μείον 25 kg.

Η τιμή  $B_0$  προσαρμόζεται έως τις 31 Οκτωβρίου 2021 με βάση τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των ημιτελών οχημάτων βάσης για όλα τα ολοκληρωμένα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί κατά τα ημερολογιακά έτη 2018, 2019 και 2020, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τους παρακάτω τύπους. Η εν λόγω νέα τιμή  $B_0$  ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.

Τύπος 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

όπου:

$A_i$  είναι η τιμή  $A_y$  όπως υπολογίζεται στον τύπο 2 για το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος.

$n_i$  είναι ο αριθμός των ημιτελών οχημάτων βάσης που σχετίζονται με τα ολοκληρωμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος.

Τύπος 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

όπου:

$A_y$  είναι ο μέσος όρος της αναλογίας μεταξύ  $M_{fi}$  και  $M_{bi}$  για καθένα από τα ημερολογιακά έτη 2018 έως 2020.

$M_{fi}$  είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης προσαυξημένη κατά την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα όπως ορίζεται στο παράρτημα XII τμήμα 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.

$M_{bi}$  είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης.

$n$  είναι ο αριθμός των ημιτελών οχημάτων βάσης που σχετίζονται με τα ολοκληρωμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος.

▼ **M1**

## β) Αντίσταση κύλισης μεμονωμένου οχήματος

Η αντίσταση κύλισης του οχήματος βάσης χρησιμοποιείται για τους σκοπούς του παραρτήματος XXI υποπάρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.2 ή 3.2.4.1.1.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

## γ) Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο κατασκευαστής προσδιορίζει τον όρο «Af» που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπάρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 σύμφωνα με μία από τις ακόλουθες επιλογές:

- i) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του αντιπροσωπευτικού οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σε  $m^2$ .
- ii) μέση τιμή του εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας οχήματος υψηλών τιμών και του οχήματος χαμηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής σε  $m^2$ .
- iii) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής, στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται η μέθοδος παρεμβολής, σε  $m^2$ .

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης το οποίο δεν ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, χρησιμοποιείται η τιμή εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής.

1.2.5. Αντιπροσωπευτικότητα της τιμής παρακολούθησης CO<sub>2</sub>

Η Επιτροπή αξιολογεί ετησίως την αντιπροσωπευτικότητα του μέσου όρου των εκπομπών παρακολούθησης CO<sub>2</sub> που δηλώνονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σε σύγκριση με τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των σχετικών ολοκληρωμένων οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος. Η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης για τις αποκλίσεις που διαπιστώνονται μεταξύ των εν λόγω τιμών.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί απόκλιση κατά 4 % ή περισσότερο κατά δύο διαδοχικά ημερολογιακά έτη, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των ολοκληρωμένων οχημάτων κατά το επόμενο ημερολογιακό έτος για να υπολογίσει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή του οχήματος βάσης ή του συνδυασμού κατά το εν λόγω έτος.

▼ **M3**

2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε ελαφρού επαγγελματικού οχήματος. Τα στοιχεία που δεν είναι διαθέσιμα στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης θα λαμβάνονται από την τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου ή από τις πληροφορίες που υποβάλλονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σύμφωνα με το σημείο 1.2.3.

- 2α. Στην περίπτωση οχημάτων διπλής τροφοδοσίας που κινούνται με βενζίνη και υγραέριο (LPG) ή με βενζίνη και πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων περιλαμβάνονται οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη αναφέρουν την τιμή για το υγραέριο ή το πεπιεσμένο φυσικό αέριο, ανάλογα με την περίπτωση.

Στην περίπτωση πλειοκαύσιμων οχημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμο βενζίνης και αιθανόλης (E85), τα κράτη μέλη αναφέρουν τις ειδικές εκπομπές της τιμής CO<sub>2</sub> για τη βενζίνη.

▼ **B**

3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:



▼ B

- α) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ·
- β) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων, εφόσον είναι διαθέσιμος·
- γ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε μεμονωμένη έγκριση·
- δ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές.

**B.** Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Οι πληροφορίες παρακολούθησης που απαιτείται να αναφέρει το κράτος μέλος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 3 του μέρους Α, προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

**1.** Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους κατά το αντίστοιχο έτος παρακολούθησης, τα οποία υποδιαιρούνται σε οχήματα που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ, σε μεμονωμένες εγκρίσεις και σε εθνικές εγκρίσεις τύπου σε μικρές σειρές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, υπόκεινται σε έγκριση πολλαπλών σταδίων.

**2.** Ολοκληρωμένα οχήματα

Σε οχήματα πολλαπλών σταδίων, οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Για να διασφαλισθεί η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub>, ενεργειακής απόδοσης και μάζας των ολοκληρωμένων οχημάτων, χωρίς να επιβαρυνθεί υπερβολικά ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης, η Επιτροπή παρουσιάζει συγκεκριμένη διαδικασία παρακολούθησης και κατά περίπτωση προβαίνει στις αναγκαίες τροποποιήσεις της σχετικής νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου.

Με την επιφύλαξη του ότι, για τον σκοπό του υπολογισμού του στόχου του 2020 σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2, η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα λαμβάνεται από το μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος, όταν η τιμή της μάζας δεν μπορεί να προσδιοριστεί, για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

Αν το όχημα βάσης είναι ολοκληρωμένο όχημα, για τον υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών χρησιμοποιείται η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος. Ωστόσο, αν η εν λόγω τιμή της μάζας δεν μπορεί προσδιοριστεί, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

**Γ.** Μορφότυποι για τη διαβίβαση των στοιχείων

Για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση με τα στοιχεία που προσδιορίζονται στα σημεία 1 και 3 του μέρους Α κάνοντας χρήση των ακόλουθων μορφοτύπων:



## Τμήμα 1

## Συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης

Κράτος μέλος <sup>(1)</sup>	
Έτος	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων (εφόσον είναι διαθέσιμος)	

<sup>(1)</sup> Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».



## Τμήμα 2α.

## Λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1.1 και 1.1α	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα	Πηγές δεδομένων
1)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ <sup>(1)</sup>	Πιστοποιητικό συμμόρφωσης [παράρτημα VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683], εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά
	Επωνυμία κατασκευαστή <sup>(2)</sup>	0.5, ή, στην περίπτωση περισσότερων του ενός επωνυμιών κατασκευαστή, η επωνυμία που καταγράφεται στην καταχώριση 0.5.1
2)	Αριθμός έγκρισης τύπου με τις απολήξεις του	0.11
3)	Είδος	0.2
	Παραλλαγή	
	Έκδοση	
4)	Μάρκα και εμπορική ονομασία	0.1 και 0.2.1
5)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής του οχήματος	0.2.3.1
6)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος)	0.10

## ▼ M3

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1.1 και 1.1α	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα	Πηγές δεδομένων
7)	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος	0.4
8)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος	Άδεια κυκλοφορίας
9)	Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης	Άδεια κυκλοφορίας
10)	Ειδικές εκπομπές CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 σε συνδυασμένο κύκλο ή, κατά περίπτωση, σταθμισμένες, σε συνδυασμένο κύκλο
11)	Κατανάλωση καυσίμου (l/100 km ή m <sup>3</sup> /100 km ή kg/100 km)	49.4 σε συνδυασμένο κύκλο ή, κατά περίπτωση, σταθμισμένη, σε συνδυασμένο κύκλο
12)	Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα) (kg)	13
13)	Μάζα δοκιμής (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα) (kg)	47.1.1
14)	Τύπος καυσίμου	26
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	26.1
15)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Ηλεκτρική αυτονομία (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
17)	Κωδικός/-οί οικολογικής καινοτομίας	49.3.1
18)	Εξοικονομήσεις λόγω οικολογικής καινοτομίας (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2
19 (19)	Μεταξόνιο (mm)	4
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (άξονας 1) <sup>(3)</sup>	30
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (άξονας 2) <sup>(3)</sup>	30
20)	Κυβισμός κινητήρα (cm <sup>3</sup> )	25
21)	Μέγιστη καθαρή ισχύς (kW)	27.1 και 27.3
22)	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (πλήρες και ολοκληρωμένο όχημα) (kg)	16.1

## ▼ M3

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1.1 και 1.1α	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα	Πηγές δεδομένων	
23)	Συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού <sup>(4)</sup>	f0, N	47.1.3.0
		f1, N/(km/h)	47.1.3.1
		f2, N/(km/h)	47.1.3.2
24)	Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2	
25)	Κατηγορία αντίστασης κύλισης ελαστικών <sup>(4)</sup>	35	

Σημειώσεις:

- 1) Κατάλογος που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή στο CIRCABC.
- 2) Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων τύπου σε μικρές σειρές (NSS) ή της μεμονωμένης έγκρισης (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA» κατά περίπτωση.
- 3) Σε περίπτωση οχήματος που διαθέτει μετατόχιμα διαφορετικού πλάτους, αναφέρεται το μέγιστο πλάτος αξόνων.
- 4) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

**ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ  
ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥΣ**

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 397/2013 της Επιτροπής	(ΕΕ L 120 της 1.5.2013, σ. 4)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 333/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 103 της 5.4.2014, σ. 15)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/6 της Επιτροπής	(ΕΕ L 3 της 7.1.2015, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1502 της Επιτροπής	(ΕΕ L 221 της 26.8.2017, σ. 4)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/649 της Επιτροπής	(ΕΕ L 108 της 27.4.2018, σ. 14)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 205/2012 της Επιτροπής	(ΕΕ L 72 της 10.3.2012, σ. 2)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 253/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 84 της 20.3.2014, σ. 38)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2014 της Επιτροπής	(ΕΕ L 121 της 24.4.2014, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/748 της Επιτροπής	(ΕΕ L 113 της 29.4.2017, σ. 9)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1499 της Επιτροπής	(ΕΕ L 219 της 25.8.2017, σ. 1).



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 1 τρίτο εδάφιο	—	Άρθρο 1 παράγραφος 3
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 5
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 6
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 7
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο στ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)
—	—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία ια), ιβ) και ιγ)
—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ια)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση και στοιχεία α) και β)
—	—	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
—	Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο παράγραφος	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο εδάφιο	Άρθρο 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 3

## ▼ B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 5	Άρθρο 5	—
Άρθρο 5α	—	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6	—
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)
—	—	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 6
Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 6 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 8 παράγραφος 7	—
Άρθρο 8 παράγραφος 7	Άρθρο 8 παράγραφος 8	Άρθρο 7 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 8	—	—
Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 8
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 9
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 10
—	Άρθρο 8 παράγραφος 10	Άρθρο 7 παράγραφος 11
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1

## ▼ B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο πρώτο μέρος
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	—
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο δεύτερο μέρος
Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 9 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)	—	—
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο



## ▼ B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 11 παράγραφος 4	Άρθρο 10 παράγραφος 5
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 10 παράγραφος 6
Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 10 παράγραφος 7
Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 10 παράγραφος 8
Άρθρο 11 παράγραφος 9	Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 10 παράγραφος 9
Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2 εισαγωγική φράση, στοιχεία α), β) και γ) και στοιχείο δ) πρώτο μέρος
—	—	Άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο δ) τελευταίο μέρος
Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 12
—	—	Άρθρο 13
Άρθρο 13 παράγραφος 1	—	—
—	Άρθρο 13 παράγραφος 1	—
—	—	Άρθρο 14, τίτλος
—	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 13 παράγραφος 2 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α)
—	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β)
—	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)
Άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 1
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 3

## ▼ B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρόν κανονισμός
—	Άρθρο 13 παράγραφος 2	—
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 4 πρώτο μέρος
Άρθρο 13 παράγραφος 3	Άρθρο 13 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 4 δεύτερο μέρος
—	Άρθρο 13 παράγραφος 4	—
Άρθρο 13 παράγραφος 4	Άρθρο 13 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 13 παράγραφος 5	—	—
Άρθρο 13 παράγραφος 6	Άρθρο 13 παράγραφος 3	—
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 5
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 6
Άρθρο 13 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 7
Άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 8
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 16 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 2α	Άρθρο 16 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφος 3	Άρθρο 17 παράγραφος 1
Άρθρο 14α παράγραφος 2	Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 17 παράγραφος 2
Άρθρο 14α παράγραφος 3	Άρθρο 16	Άρθρο 17 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 17 παράγραφος 4
Άρθρο 14α παράγραφος 5	Άρθρο 17	Άρθρο 17 παράγραφος 5
Άρθρο 15	—	—
—	—	Άρθρο 18
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 19
Παράρτημα I	—	Παράρτημα I μέρος Α σημεία 1 έως 5
—	—	Παράρτημα I μέρος Α σημείο 6
—	Παράρτημα I	Παράρτημα I μέρος Β σημεία 1 έως 5
—	—	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 6
Παράρτημα II μέρος Α	—	Παράρτημα II μέρος Α
Παράρτημα I μέρος Β	—	—
Παράρτημα II μέρος Γ	—	Παράρτημα II μέρος Β
—	Παράρτημα II	Παράρτημα III
—	—	Παράρτημα IV
—	—	Παράρτημα V