



## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 14 Ιουνίου 2018  
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60  
ENV 230  
TRANS 150  
MI 261  
CODEC 553

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

**για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>  
και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 95.

<sup>2</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Ιουνίου 2018 (δεν έχει ακόμα δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε, στα συμπεράσματά του της 23ης και 24ης Οκτωβρίου 2014 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, ένα δεσμευτικό στόχο για μείωση κατά τουλάχιστον 40 % των εγχώριων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990 και αυτός ο στόχος επαναβεβαιώθηκε κατά τη σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 17ης-18ης Μαρτίου 2016.
- (2) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματα της 23ης-24ης Οκτωβρίου 2014 όρισε ότι ο στόχος πρέπει να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας και τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης («ΣΕΔΕ της ΕΕ») και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να ανέρχονται στο 43 % και στο 30 % αντίστοιχα έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Η συμφωνία των Παρισίων<sup>1</sup>, μεταξύ άλλων, θέτει ένα μακροπρόθεσμο στόχο σύμφωνα με την επιδίωξη να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας σαφώς κάτω των 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να διατηρηθεί στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Όλα τα κράτη μέλη είναι ανάγκη να συμμετέχουν στην προσπάθεια αυτή και όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, να συμβάλουν στην επίτευξη των μειώσεων εκπομπών που συμφωνήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, καθώς και στην εκπλήρωση των μακροπρόθεσμων στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων.
- (3) Η ευρωπαϊκή στρατηγική της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών για το 2016 θέτει τον φιλόδοξο στόχο σύμφωνα με τον οποίο, μέχρι τα μέσα του αιώνα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να έχουν μειωθεί κατά τουλάχιστον 60 % σε σχέση με το 1990, με σταθερά πτωτική πορεία προς την εξάλειψή τους.

---

<sup>1</sup> Συμφωνία των Παρισίων (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

- (4) Για να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος, είναι σκόπιμο να εξεταστούν μια σειρά διαφορετικών μέτρων. Εκτός από τον καθορισμό των προδιαγραφών εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν άλλες δράσεις που συμβάλλουν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως βελτιστοποίηση φορτίου, φάλαγγα φορτηγών, εκπαίδευση οδηγών, χρήση εναλλακτικών καυσίμων, σχέδια ανανέωσης του στόλου, ελαστικά χαμηλής αντίστασης κύλισης, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και επενδύσεις στη συντήρηση των υποδομών.
- (5) Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αντιπροσωπεύουν σήμερα περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών από τον τομέα των οδικών μεταφορών στην Ένωση και, εάν δεν ληφθούν πρόσθετα μέτρα, αναμένεται να αυξηθούν κατά 10 % μεταξύ του 2010 και του 2030 και κατά 17 % μεταξύ του 2010 και του 2050. Είναι ανάγκη να εφαρμοστούν αποτελεσματικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, προκειμένου να συμβάλουν στις αναγκαίες μειώσεις των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών.
- (6) Στην ανακοίνωσή της του 2014 σχετικά με μια στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι προϋπόθεση για τη θέσπιση τέτοιου είδους μέτρων είναι μια ρυθμιζόμενη διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου.

- (7) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> ορίζει το πλαίσιο για τη θέσπιση μιας τέτοιας ρυθμιζόμενης διαδικασίας. Οι μετρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία θα παράσχουν αξιόπιστα και συγκρίσιμα δεδομένα για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου από κάθε βαρύ επαγγελματικό όχημα σχετικά με ένα σημαντικό μέρος του στόλου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση. Ο αγοραστής ενός συγκεκριμένου βαρέος επαγγελματικού οχήματος και το αντίστοιχο κράτος μέλος ταξινόμησης θα έχουν πρόσβαση στα στοιχεία αυτά, ώστε να καλυφθεί εν μέρει το χάσμα γνώσεων.
- (8) Οι εταιρείες μεταφορών είναι, σε μεγάλο βαθμό, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Επιπλέον, δεν έχουν ακόμη πρόσβαση σε τυποποιημένες πληροφορίες για να αξιολογήσουν τις τεχνολογίες απόδοσης καυσίμου ή να συγκρίνουν βαρέα επαγγελματικά οχήματα, προκειμένου να λαμβάνουν όσο το δυνατό πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς σύμφωνα με τις ανάγκες τους, μειώνοντας έτσι τις δαπάνες τους για καύσιμα, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τέταρτο των εξόδων λειτουργίας τους.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων-επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

- (9) Πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου θα πρέπει να δημοσιοποιούνται, προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα σε όλους τους χρήστες να λαμβάνουν καλώς τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς και να διασφαλίζονται υψηλά επίπεδα διαφάνειας. Όλοι οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα είναι σε θέση να συγκρίνουν τις επιδόσεις των οχημάτων τους με τις επιδόσεις των οχημάτων άλλων κατασκευαστών. Αυτό θα ενισχύσει τα κίνητρα για την ανάπτυξη καινοτομίας και θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση, ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα. Οι πληροφορίες αυτές θα παρέχουν επίσης στους πολιτικούς ιθύνοντες σε επίπεδο Ένωσης και σε επίπεδο κράτους μέλους μια ορθή βάση για τη χάραξη πολιτικών για την προώθηση της χρήσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση.
- (10) Για να αποκτηθεί πλήρης γνώση της διάρθρωσης του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, της διαχρονικής εξέλιξής της και του δυνητικού αντικτύπου στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, είναι σκόπιμο οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να παρακολουθούν και να δηλώνουν στην Επιτροπή τα στοιχεία σχετικά με την ταξινόμηση όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και όλων των νέων ρυμουλκούμενων, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για τα συστήματα παραγωγής και μετάδοσης ισχύος και το σχετικό αμάξωμα.
- (11) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να παρακολουθούνται και να δηλώνονται στην Επιτροπή από τους κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων οι εκπομπές CO<sub>2</sub> και οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου που προσδιορίζονται για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 (ΕΕ L 349, της 29.12.2017, σ. 1).

- (12) Η διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου για τις διάφορες κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εξαρτάται από το πότε οι κατηγορίες θα καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Για να υπάρξει σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης για τους κατασκευαστές, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα αρχικά έτη για την παρακολούθηση και τη δήλωση για κάθε κατηγορία βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, τα στοιχεία θα είναι διαθέσιμα για ορισμένα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται κατά το 2019. Αρχής γενομένης από το έτος αυτό, οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεώνονται να παρακολουθούν και να δηλώνουν τα τεχνικά δεδομένα που αφορούν τα εν λόγω οχήματα. Για άλλες κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, τα δεδομένα θα είναι διαθέσιμα μόνο σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Θα πρέπει να οριστεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για τον προσδιορισμό των αρχικών ετών για την παρακολούθηση και τη δήλωση δεδομένων για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων και ομάδες οχημάτων. Δεδομένης της τεχνικής πολυπλοκότητας που συνεπάγεται η ανάπτυξη διαδικασιών για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων των υπόλοιπων κατηγοριών και ομάδων, η προθεσμία θα πρέπει να οριστεί στα επτά έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

- (13) Είναι προς το δημόσιο συμφέρον τα τεχνικά δεδομένα που είναι απαραίτητα για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και των επιδόσεων ως προς την κατανάλωση καυσίμου κάθε βαρέος επαγγελματικού οχήματος να διαδίδονται ενεργά στο κοινό με σκοπό να βελτιωθεί η διαφάνεια στις προδιαγραφές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και τις σχετικές επιδόσεις, καθώς και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των κατασκευαστών. Τα δεδομένα που είναι ευαίσθητα για λόγους προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και θεμιτού ανταγωνισμού δεν θα πρέπει να δημοσιοποιούνται. Ορισμένα δεδομένα σχετικά με τις αεροδυναμικές επιδόσεις των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να διατίθενται στο κοινό σε μορφή εύρους, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη θέματα θεμιτού ανταγωνισμού. Τα δεδομένα που δηλώνονται θα πρέπει να διατίθενται στο κοινό σε ευπρόσιτη μορφή και ατελώς. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα περαιτέρω δικαιώματα πρόσβασης του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες, μεταξύ άλλων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1367/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1367/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, για την εφαρμογή στα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας των διατάξεων της σύμβασης του Århus σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (ΕΕ L 264 της 25.9.2006, σ. 13).

- (14) Είναι σημαντικό το σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης να είναι εύχρηστο για όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, ανεξαρτήτως των διαστάσεων και των πόρων τους. Είναι επίσης σημαντικό να προωθηθεί ενεργά από την Επιτροπή ένα τέτοιο σύστημα, για να εξασφαλιστεί ότι θα έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στον τομέα και για να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων που δηλώνονται.
- (15) Η ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τα στοιχεία που διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος θα πρέπει να παρουσιάζεται στο κοινό με τρόπο που να καταδεικνύει με σαφήνεια τις επιδόσεις του στόλου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης και κάθε κράτους μέλους, καθώς και των επιδόσεων κάθε κατασκευαστή. Θα πρέπει να επιτρέπει τη σύγκριση εντός και μεταξύ στόλων σε ό, τι αφορά τον μέσο όρο της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO<sub>2</sub>, για κάθε ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ανά προφίλ χρήσης.

- (16) Είναι απαραίτητο οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που καθορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 να αντικατοπτρίζουν ορθά τις επιδόσεις των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Συνεπώς, ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει διατάξεις για την επαλήθευση και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης, καθώς και των ιδιοτήτων που σχετίζονται με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου των σχετικών κατασκευαστικών στοιχείων, των χωριστών τεχνικών μονάδων και των συστημάτων. Η εν λόγω διαδικασία επαλήθευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει δοκιμές στο οδικό δίκτυο. Το νέο πλαίσιο έγκρισης τύπου όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1+</sup> παρέχει τα μέσα για να διασφαλιστεί ότι, σε περίπτωση αποκλίσεων, έχουν ληφθεί διορθωτικά μέτρα από τον κατασκευαστή και ότι, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει διοικητικά πρόστιμα. Το εν λόγω νέο πλαίσιο αναγνωρίζει επίσης τη σημασία της παροχής δυνατότητας σε τρίτους να πραγματοποιούν ανεξάρτητη δοκιμή οχημάτων και να έχουν πρόσβαση στα απαραίτητα δεδομένα. Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τα αποτελέσματα των εν λόγω δοκιμών επαλήθευσης και θα πρέπει να περιλαμβάνει ανάλυση των αποτελεσμάτων αυτών στην ετήσια έκθεσή της.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., 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, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ ...).

<sup>+</sup> ΕΕ: Να προστεθεί αναφορά στο έγγραφο PE-CONS 73/17.

- (17) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα που παρακολουθούνται και δηλώνονται είναι άρτια και αξιόπιστα. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει τρόπους για να επαληθεύει και, κατά περίπτωση, να διορθώνει τα τελικά δεδομένα. Συνεπώς, οι απαιτήσεις παρακολούθησης θα πρέπει επίσης να προβλέπουν παραμέτρους που επιτρέπουν την επαρκή ιχνηλάτηση και επαλήθευση των δεδομένων.
- (18) Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο όταν κρίνει ότι τα στοιχεία που δήλωσε ο κατασκευαστής παρεκκλίνουν από τα δεδομένα που έχουν καταγραφεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 595/2009 και, ιδίως, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής<sup>1</sup> και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2017/2400 ή όταν ο κατασκευαστής δεν παρέχει τα απαιτούμενα στοιχεία εντός της ισχύουσας προθεσμίας. Τα πρόστιμα αυτά θα πρέπει να είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1).

- (19) Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την παρακολούθηση και τη δήλωση στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι σκόπιμο να ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος η ευθύνη για την ανταλλαγή των δεδομένων αυτών με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και τους κατασκευαστές, καθώς και για τη διαχείριση της τελικής βάσης δεδομένων για λογαριασμό της Επιτροπής. Επίσης, είναι σκόπιμο να εναρμονιστούν κατά το δυνατό οι διαδικασίες παρακολούθησης και δήλωσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με τις ήδη υφιστάμενες διαδικασίες για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.
- (20) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού σχετικά με την επαλήθευση και τη διόρθωση των παρακολουθούμενων δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.2.2009, σ. 1).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

(21) Για να διασφαλιστεί ότι οι απαιτήσεις δεδομένων και η διαδικασία παρακολούθησης και δήλωσης εξακολουθούν να έχουν διαχρονική αξία για την αξιολόγηση της συμβολής του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, για να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με νέες και προηγμένες τεχνολογίες μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> και σχετικά με τα αποτελέσματα των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο και για να διασφαλιστεί ότι το εύρος τιμών αντίστασης του αέρα εξακολουθούν να ισχύουν για πληροφορίες και τη συγκρισιμότητα, καθώς και για να συμπληρωθούν οι διατάξεις περί διοικητικών προστίμων, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή σε σχέση με τη συμπλήρωση των ετών έναρξης για την παρακολούθηση και τη δήλωση σχετικά με τις κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καλύπτονται, με την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που καθορίζεται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, με την τροποποίηση του εύρους τιμών αντίστασης του αέρα, με τον προσδιορισμό των δεδομένων που πρέπει να δηλώνουν τα κράτη μέλη για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο και με τον καθορισμό των κριτηρίων, τον υπολογισμό και τη μέθοδο είσπραξης των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους κατασκευαστές. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

---

<sup>1</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (22) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα η παρακολούθηση και η δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στην Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*  
*Αντικείμενο*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις απαιτήσεις για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση.

*Άρθρο 2*  
*Πεδίο εφαρμογής*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παρακολούθηση και τη δήλωση νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Εφαρμόζεται στις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων:

- α) οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> και N<sub>2</sub> με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 610 kg, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, και όλα τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>3</sub> και N<sub>3</sub>,
- β) οχήματα των κατηγοριών O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα εν λόγω οχήματα αναφέρονται ως βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (EE L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

### *Άρθρο 3*

#### *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που διατυπώνονται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

### *Άρθρο 4*

#### *Παρακολούθηση και δήλωση στοιχείων από τα κράτη μέλη*

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2019 και για κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος A τα οποία αφορούν νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση.

Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2020, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δηλώνουν τα εν λόγω δεδομένα στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα II.

Δεδομένα σχετικά με τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης δεν παρακολουθούνται και δεν δηλώνονται, εκτός εάν η εν λόγω ταξινόμηση έγινε εντός χρόνου μικρότερου των τριών μηνών πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

2. Οι αρμόδιες αρχές που είναι αρμόδιες για την παρακολούθηση και τη δήλωση δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εκείνες που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

#### *Άρθρο 5*

##### *Παρακολούθηση και δήλωση από τους κατασκευαστές*

1. Από τα έτη έναρξης που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος B σημείο 1, οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων παρακολουθούν, σε βάση ημερολογιακού έτους, τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος B σημείο 2, για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα.

Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, από τα έτη έναρξης που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος B σημείο 1, οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων δηλώνουν στην Επιτροπή τα εν λόγω δεδομένα κάθε βαρέος επαγγελματικού οχήματος με ημερομηνία προσομοίωσης που εμπίπτει στο προηγούμενο ημερολογιακό έτος σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα II.

Η ημερομηνία προσομοίωσης είναι η ημερομηνία που δηλώνεται σύμφωνα με την καταχώριση δεδομένων 71 στο παράρτημα I μέρος B σημείο 2.

2. Κάθε κατασκευαστής ορίζει ένα σημείο επαφής για τους σκοπούς της δήλωσης δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

## *Άρθρο 6*

### *Κεντρικό μητρώο δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα*

1. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα («μητρώο») που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.

Το μητρώο είναι διαθέσιμο στο κοινό, με εξαίρεση την καταχώριση δεδομένων α) που προσδιορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Α και τις καταχωρίσεις δεδομένων 1, 24, 25, 32, 33, 39 και 40 που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2. Σε ό,τι αφορά την καταχώριση δεδομένων 23 που προσδιορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2, η τιμή δημοσιοποιείται σε μορφή εύρους, όπως καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Γ.

2. Τη διαχείριση του μητρώου αναλαμβάνει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος για λογαριασμό της Επιτροπής.

### *Άρθρο 7*

#### *Παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο*

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί, όπου υπάρχουν, τα αποτελέσματα των δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν στο οδικό δίκτυο στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 για την επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού μέσω του καθορισμού των στοιχείων που πρέπει να δηλώνονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

### *Άρθρο 8*

#### *Ποιότητα δεδομένων*

1. Οι αρμόδιες αρχές και οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την ορθότητα και την ποιότητα των δεδομένων που δηλώνουν σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5. Ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή για τυχόν σφάλματα που διαπιστώνονται στα δεδομένα που δηλώνονται.

2. Η Επιτροπή διενεργεί δική της επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.
3. Σε περίπτωση που η Επιτροπή πληροφορηθεί την ύπαρξη σφαλμάτων στα δεδομένα ή παρατηρήσει, κατά τη δική της επαλήθευση, ασυμφωνίες στο σύνολο δεδομένων, προβαίνει, όπου αρμόζει, στις απαραίτητες ενέργειες για τη διόρθωση των δεδομένων που δημοσιεύονται στο μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 6.
4. Η Επιτροπή δύναται, μέσω εκτελεστικών πράξεων, να καθορίζει τις ενέργειες επαλήθευσης και διόρθωσης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12.

#### *Άρθρο 9*

#### *Διοικητικά πρόστιμα*

1. Η Επιτροπή δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο σε καθεμία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) όταν κρίνει ότι τα δεδομένα που δήλωσε ο κατασκευαστής σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού αποκλίνουν από τα δεδομένα που προκύπτουν από το αρχείο εγγραφών του κατασκευαστή ή το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου κινητήρων που εκδίδεται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και η απόκλιση γίνεται με πρόθεση ή από βαρεία αμέλεια,

β) όταν τα δεδομένα δεν υποβάλλονται εντός της προθεσμίας που ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 και η καθυστέρηση δεν μπορεί να αιτιολογηθεί δεόντως.

Η Επιτροπή, για τους σκοπούς της επαλήθευσης των δεδομένων που αναφέρονται στο στοιχείο α), διαβουλεύεται με τις αρμόδιες για την έγκριση αρχές.

Τα διοικητικά πρόστιμα είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά και δεν υπερβαίνουν τα 30 000 EUR ανά βαρύ επαγγελματικό όχημα για το οποίο υποβλήθηκαν αποκλίνοντα ή καθυστερούμενα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β).

2. Η Επιτροπή, με βάση τις αρχές που καθορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της διαδικασίας, των μεθόδων υπολογισμού και της είσπραξης των διοικητικών προστίμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
3. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 τηρούν τις ακόλουθες αρχές:
  - α) κατά τη διαδικασία που έχει καθιερώσει η Επιτροπή γίνεται σεβαστό το δικαίωμα στη χρηστή διοίκηση, και ιδίως το δικαίωμα ακρόασης και το δικαίωμα πρόσβασης στον φάκελο, τηρουμένων των νόμιμων συμφερόντων της εμπιστευτικότητας και του εμπορικού απορρήτου,

- β) κατά τον υπολογισμό του κατάλληλου διοικητικού προστίμου, η Επιτροπή βασίζεται στις αρχές της αποτελεσματικότητας, της αναλογικότητας και της αποτρεπτικότητας, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τη σοβαρότητα και τις συνέπειες της απόκλισης ή καθυστέρησης, τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αφορά η απόκλιση ή η καθυστερημένη υποβολή δεδομένων, την καλή πίστη του κατασκευαστή, τον βαθμό της δέουσας επιμέλειας και συνεργασίας του κατασκευαστή, την επανάληψη, τη συχνότητα ή τη διάρκεια της απόκλισης ή της καθυστέρησης, καθώς και προηγούμενες κυρώσεις που έχουν επιβληθεί στον ίδιο κατασκευαστή,
- γ) τα διοικητικά πρόστιμα συλλέγονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση με καθορισμό προθεσμιών πληρωμής και, ανάλογα με την περίπτωση, μεταξύ άλλων με πρόβλεψη της δυνατότητας διαχωρισμού των πληρωμών σε περισσότερες δόσεις και στάδια.
4. Τα ποσά των διοικητικών προστίμων θεωρούνται έσοδο για το γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

#### *Άρθρο 10*

##### *Έκθεση*

1. Έως τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση με την ανάλυση των δεδομένων που έχουν υποβάλει τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

2. Η ανάλυση αναφέρει, κατ' ελάχιστο, τις επιδόσεις του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης, καθώς και κάθε κράτους μέλους και κάθε κατασκευαστή ως προς τη μέση κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για κάθε ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ανά συνδυασμό προφίλ χρήσης, φορτίου και καυσίμων. Λαμβάνει επίσης υπόψη, όπου υπάρχουν, δεδομένα σχετικά με την υιοθέτηση νέων και προηγμένων τεχνολογιών μείωσης του CO<sub>2</sub>, καθώς και εναλλακτικών συστημάτων κίνησης. Επιπλέον, περιλαμβάνει ανάλυση, όπου υπάρχουν, των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο, όπως παρακολουθούνται σύμφωνα με το άρθρο 7.
3. Η Επιτροπή συντάσσει την ανάλυση με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος.

## *Άρθρο 11*

### *Τροποποίηση των παραρτημάτων*

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 προκειμένου να τροποποιηθούν τα παραρτήματα με σκοπό:
  - α) την επικαιροποίηση ή την προσαρμογή των απαιτήσεων δεδομένων που καθορίζονται στο μέρος Α και μέρος Β του παραρτήματος Ι, όποτε αυτό κρίνεται αναγκαίο προκειμένου να επιτευχθεί διεξοδική ανάλυση σύμφωνα με το άρθρο 10,
  - β) τη συμπλήρωση των ετών έναρξης στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 1,
  - γ) την επικαιροποίηση ή την προσαρμογή του εύρους τιμών που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Γ, ώστε να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές στον σχεδιασμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και να διασφαλιστεί ότι το εύρος τιμών παραμένει συναφές για τους σκοπούς της ενημέρωσης και της συγκρισιμότητας,
  - δ) την προσαρμογή της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΙ, ώστε να ληφθεί υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
  
2. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) εκδίδονται έως ... [επτά έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

*Άρθρο 12*  
*Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την αλλαγή του κλίματος που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

*Άρθρο 13*  
*Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, σχετικά με μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και δήλωσης άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την αλλαγή του κλίματος και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 13).

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και στο άρθρο 11 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για χρονικό διάστημα επτά ετών από ... [ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί, το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της επταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο διατυπώσουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και στο άρθρο 11 παράγραφος 1 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. Η ανάκληση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2, το άρθρο 9 παράγραφος 2 και το άρθρο 11 παράγραφος 1 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, προτού λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*Άρθρο 14*  
*Έναρξη ισχύος*

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

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

...

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κανόνες για δεδομένα προς παρακολούθηση και δήλωση

ΜΕΡΟΣ Α: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ:

- α) αναγνωριστικοί αριθμοί οχημάτων για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α) και β), που ταξινομούνται στο έδαφος του κράτους μέλους,
- β) επωνυμία κατασκευαστή,
- γ) μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή),
- δ) κωδικός του αμαξώματος, όπως δηλώνεται στην καταχώρηση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, εφόσον υπάρχει,
- ε) στην περίπτωση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α), οι πληροφορίες σχετικά με το συγκρότημα παραγωγής ισχύος που καθορίζονται στις καταχωρίσεις 23, 23.1 και 26 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

Μέρος Β: Δεδομένα προς παρακολούθηση και δήλωση από τους κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων:

1. Έτη έναρξης για την παρακολούθηση και δήλωση δεδομένων για τις κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α) και β):

Κατηγορία βαρέος επαγγελματικού οχήματος	Ομάδα οχημάτων στην κατηγορία οχήματος (όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής)	Έτος έναρξης Παρακολούθηση	Έτος έναρξης Δήλωση
N <sub>1</sub>	-	-	-
N <sub>2</sub>	1 και 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 και 10	2019	2020
	11, 12 και 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	-	-	-
M <sub>2</sub>	-	-	-
M <sub>3</sub>	-	-	-
O <sub>3</sub>	-	-	-
O <sub>4</sub>	-	-	-

2. Δεδομένα προς παρακολούθηση και δήλωση:

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
1	Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	1.1.3	Ταυτοποίηση οχήματος και κατασκευαστικών στοιχείων
2	Αριθμός πιστοποίησης κινητήρα	1.2.2	
3	Αριθμός πιστοποίησης Cd×A <sup>1</sup> (εάν απαιτείται)	1.8.3	
4	Αριθμός πιστοποίησης συστήματος μετάδοσης	1.3.2	
5	Αριθμός πιστοποίησης άξονα	1.6.2	
6	Αριθμός πιστοποίησης ελαστικών, άξονας 1	1.9.2	
7	Αριθμός πιστοποίησης ελαστικών, άξονας 2	1.9.6	
8	Αριθμός πιστοποίησης ελαστικών, άξονας 3	1.9.10	
9	Αριθμός πιστοποίησης ελαστικών, άξονας 4	1.9.14	

<sup>1</sup> Αντίσταση του αέρα

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
10	Κατηγορία οχήματος (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4	Κατάταξη οχήματος
11	Διάταξη αξόνων	1.1.5	
12	Μέγιστο μεικτό βάρος οχήματος (t)	1.1.6	
13	Ομάδα οχήματος	1.1.7	
14	Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή	1.1.1	Προδιαγραφές οχήματος και αμαξώματος
15	Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή)	1.1.7 Παράρτημα IV μέρος II του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής	
16	Διορθωμένη πραγματική μεικτή μάζα (kg)	1.1.8	

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
17	Ονομαστική ισχύς κινητήρα (kW)	1.2.3	Κύριες προδιαγραφές κινητήρα
18	Στροφές κινητήρα σε βραδυπορεία (1/min)	1.2.4	
19	Ονομαστικές στροφές κινητήρα (1/min)	1.2.5	
20	Κυβισμός κινητήρα (ltr)	1.2.6	
21	Τύπος καυσίμου αναφοράς κινητήρα (ντίζελ/υγραέριο (LPG)/συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG)...) )	1.2.7	
22	Επιλογή πιστοποίησης που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του CdxA (πρότυπες τιμές/μέτρηση)	1.8.2	Αεροδυναμική
23	Τιμή CdxA (τιμές αντίστασης του αέρα)	1.8.4	
24	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης	-	Κύριες προδιαγραφές συστήματος μετάδοσης
25	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης)	-	

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
26	Επιλογή πιστοποίησης που χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία χαρτών απωλειών του εργαλείου προσομοίωσης (Επιλογή 1/ Επιλογή 2/ Επιλογή 3/ Συνήθεις τιμές)	1.3.3	
27	Τύπος συστήματος μετάδοσης (SMT <sup>1</sup> , AMT <sup>2</sup> , APT <sup>3</sup> -S <sup>4</sup> , APT-P <sup>5</sup> )	1.3.4	
28	Αριθμός σχέσεων μετάδοσης κιβωτίου ταχυτήτων	1.3.5	
29	Τελική σχέση μετάδοσης κιβωτίου ταχυτήτων	1.3.6	
30	Τύπος επιβραδυντή	1.3.7	

<sup>1</sup> Συγχρονισμένο χειροκίνητο σύστημα μετάδοσης

<sup>2</sup> Αυτοματοποιημένο χειροκίνητο σύστημα μετάδοσης ή αυτόματο σύστημα μετάδοσης που ενεργοποιείται μηχανικά

<sup>3</sup> Αυτόματο σύστημα μετάδοσης με παράλληλη διατήρηση ισχύος

<sup>4</sup> «Περίπτωση S» σημαίνει τη σειριακή ρύθμιση του μετατροπέα ροπής και των συνδεδεμένων μηχανικών μερών του συστήματος μετάδοσης.

<sup>5</sup> «Περίπτωση P» σημαίνει την παράλληλη ρύθμιση του μετατροπέα ροπής και των συνδεδεμένων μηχανικών μερών του συστήματος μετάδοσης.

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
31	Σύστημα λήψης ισχύος (ναι/όχι)	1.3.8	
32	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του άξονα	-	Κύριες προδιαγραφές άξονα
33	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του άξονα)	-	
34	Επιλογή πιστοποίησης που χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία χαρτών απωλειών του εργαλείου προσομοίωσης (συνήθεις τιμές/μέτρηση)	1.7.3	
35	Τύπος άξονα (π.χ. συνήθης μονός κινητήριος άξονας)	1.7.4	
36	Σχέση μετάδοσης	1.7.5	
37	Επιλογή πιστοποίησης που χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία χαρτών απωλειών του εργαλείου προσομοίωσης (συνήθεις τιμές/μέτρηση)	1.6.3	Προδιαγραφές γωνίας μετάδοσης κίνησης
38	Λόγος γωνίας μετάδοσης κίνησης	1.6.4	

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
39	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή ελαστικών	-	Κύριες προδιαγραφές ελαστικών
40	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή ελαστικών)	-	
41	Διάσταση ελαστικών, άξονας 1	1.9.1	
42	Ειδικός συντελεστής αντίστασης κύλισης (RRC) όλων των ελαστικών του άξονα 1	1.9.3	
43	Διάσταση ελαστικών άξονας 2	1.9.4	
44	Διπλός άξονας (ναι/όχι) άξονας 2	1.9.5	
45	Ειδικός RRC όλων των ελαστικών του άξονα 2	1.9.7	
46	Διάσταση ελαστικών άξονας 3	1.9.8	
47	Διπλός άξονας (ναι/όχι) άξονας 3	1.9.9	

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
48	Ειδικός RRC όλων των ελαστικών του άξονα 3	1.9.11	
49	Διάσταση ελαστικών άξονα 4	1.9.12	
50	Διπλός άξονας (ναι/όχι) άξονα 4	1.9.13	
51	Ειδικός RRC όλων των ελαστικών του άξονα 4	1.9.15	
52	Τεχνολογία ανεμιστήρα ψύξης κινητήρα	1.10.1	
53	Τεχνολογία αντλίας συστήματος διεύθυνσης	1.10.2	
54	Τεχνολογία ηλεκτρικού συστήματος	1.10.3	
55	Τεχνολογία πνευματικού συστήματος	1.10.4	
56	Προφίλ χρήσης (μεγάλες αποστάσεις, μεγάλες αποστάσεις (EMS <sup>1</sup> ), περιφερειακή, περιφερειακή διανομή (EMS), αστική διανομή, δημοτική επιχείρηση, κατασκευαστικά έργα)	2.1.1	Παράμετροι προσομοίωσης (για κάθε συνδυασμό προφίλ χρήσης / φορτίου / καυσίμου)
57	φορτίο (όπως καθορίζεται στο εργαλείο προσομοίωσης) (kg)	2.1.2	
58	Είδος καυσίμου (ντίζελ/βενζίνη/υγραέριο (LPG)/συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG)/...)	2.1.3	
59	Συνολική μάζα οχήματος στην προσομοίωση (kg)	2.1.4	

<sup>1</sup> Το Ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα (ΕΑΣ) σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
60	Μέση ταχύτητα (km/h)	2.2.1	Επιδόσεις οδήγησης οχήματος (για κάθε συνδυασμό προφίλ χρήσης / φορτίου / καυσίμου)
61	Ελάχιστη στιγμιαία ταχύτητα (km/h)	2.2.2	
62	Μέγιστη στιγμιαία ταχύτητα (km/h)	2.2.3	
63	Ανώτατη επιβράδυνση (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Ελάχιστη επιβράδυνση (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Ποσοστό χρόνου οδήγησης υπό μέγιστο φορτίο	2.2.6	
66	Συνολικός αριθμός αλλαγών ταχυτήτων	2.2.7	
67	Συνολική διανυθείσα απόσταση (km)	2.2.8	
68	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (σε g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	Εκπομπές CO <sub>2</sub> και κατανάλωση καυσίμου (για κάθε συνδυασμό προφίλ χρήσης / φορτίου / καυσίμου)
69	Κατανάλωση καυσίμου (σε g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
70	Εργαλείο προσομοίωσης έκδοση (X.X.X.)	3.1.1	Στοιχεία λογισμικού και χρήστη
71	Ημερομηνία και ώρα της προσομοίωσης	3.1.2	
72	Αριθμός της άδειας λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης	-	
73	Κρυπτογραφικό κλειδί του αποτελέσματος του εργαλείου προσομοίωσης	3.1.4	
74	Προηγμένες τεχνολογίες μείωσης εκπομπών CO <sub>2</sub>	-	Τεχνολογίες μείωσης εκπομπών CO <sub>2</sub> οχήματος

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
75	Εκπεμπόμενη μάζα CO <sub>2</sub> του κινητήρα σε WHTC <sup>1</sup> (g/kWh)	Σημείο 1.4.2 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, ή σημείο 1.4.2 της προσθήκης στο προσάρτημα 7, του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, ανάλογα με την περίπτωση	Εκπομπές CO <sub>2</sub> του κινητήρα και ειδική κατανάλωση καυσίμου
76	Κατανάλωση καυσίμου του κινητήρα σε WHTC (g/kWh)	Σημείο 1.4.2 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, ή σημείο 1.4.2 της προσθήκης στο προσάρτημα 7, του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, ανάλογα με την περίπτωση	

<sup>1</sup> Παγκόσμιος εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης μεταβατικών συνθηκών

Αριθ.	Παράμετροι παρακολούθησης	Πηγή Παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά	Περιγραφή
77	Εκπεμπόμενη μάζα CO <sub>2</sub> του κινητήρα σε WHTC <sup>1</sup> (g/kWh)	Σημείο 1.4.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, ή σημείο 1.4.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 7, του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, ανάλογα με την περίπτωση	
78	Κατανάλωση καυσίμου του κινητήρα σε WHTC (g/kWh)	Σημείο 1.4.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, ή σημείο 1.4.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 7, του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, ανάλογα με την περίπτωση	

<sup>1</sup> Παγκόσμιος εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης μεταβατικών συνθηκών

Μερος Γ: Εύρη τιμών αντίστασης του αερα ( $Cd \times A$ ) για τους σκοπούς της δημοσίευσης σύμφωνα με το άρθρο 6

Για τη διάθεση στο κοινό της τιμής  $Cd \times A$  που καθορίζεται στην καταχώρηση 23 σύμφωνα με το άρθρο 6, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα εύρη τιμών που καθορίζονται στον ακόλουθο πίνακα που περιέχει το αντίστοιχο εύρος για κάθε τιμή  $Cd \times A$ :

Εύρος	Τιμή $Cd \times A$ [ $m^2$ ]	
	Min $Cd \times A$ ( $Cd \times A \geq \min CdxA$ )	Max $Cd \times A$ ( $Cd \times A < \max CdxA$ )
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Εύρος	Τιμή CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Δήλωση και διαχείριση δεδομένων

1. Δήλωση από τα κράτη μέλη
  - 1.1 Τα δεδομένα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Α διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 4 μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων από το σημείο επαφής της αρμόδιας αρχής στο κεντρικό αποθετήριο δεδομένων, το οποίο διαχειρίζεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ο «οργανισμός»).

Το σημείο επαφής ενημερώνει την Επιτροπή και τον οργανισμό όταν τα δεδομένα διαβιβάζονται με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στις ακόλουθες διευθύνσεις:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

και

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. Δήλωση από τους κατασκευαστές
  - 2.1 Οι κατασκευαστές γνωστοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, τα ακόλουθα στοιχεία:
    - α) την επωνυμία του κατασκευαστή που αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή στο πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης,

- β) τον διεθνή αναγνωριστικό κωδικό του κατασκευαστή (κωδικός WMI) όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής<sup>1</sup>, που χρησιμοποιείται στους αναγνωριστικούς αριθμούς των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρόκειται να διατεθούν στην αγορά,
- γ) το σημείο επαφής που είναι αρμόδιο για τη διαβίβαση των δεδομένων στο αποθετήριο επιχειρηματικών δεδομένων του οργανισμού.

Ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των σχετικών πληροφοριών.

Οι κοινοποιήσεις αποστέλλονται στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.

- 2.2 Οι νέοι κατασκευαστές που εισέρχονται στην αγορά παρέχουν αμελλητί στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2.1.
- 2.3 Τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο Β σημείο 2 διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων από το σημείο επαφής της αρμόδιας αρχής στο κεντρικό αποθετήριο δεδομένων, το οποίο διαχειρίζεται ο οργανισμός.

Το σημείο επαφής ενημερώνει την Επιτροπή και τον οργανισμό όταν τα δεδομένα διαβιβάζονται με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής, της 11ης Ιανουαρίου 2011, σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την προβλεπόμενη από το νόμο πινακίδα του κατασκευαστή και τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 8 της 12.1.2011, σ. 1).

3. Επεξεργασία δεδομένων
- 3.1 Ο οργανισμός επεξεργάζεται τα δεδομένα που διαβιβάζονται σύμφωνα με τα σημεία 1.1 και 2.3 και δηλώνει τα επεξεργασμένα δεδομένα στο μητρώο.
- 3.2 Τα δεδομένα που αφορούν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και εγγράφονται στο μητρώο δημοσιοποιούνται έως τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2020, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.
- 3.3 Σε περίπτωση που κάποια αρμόδια αρχή ή κάποιος κατασκευαστής εντοπίσει σφάλματα στα υποβληθέντα δεδομένα, γνωστοποιεί αμελλητί τα σφάλματα αυτά στην Επιτροπή και στον οργανισμό, υποβάλλοντας αναφορά γνωστοποίησης σφαλμάτων στο κεντρικό αποθετήριο δεδομένων ή το αποθετήριο επιχειρηματικών δεδομένων και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.
- 3.4 Με τη συνδρομή του οργανισμού, η Επιτροπή επαληθεύει τα γνωστοποιηθέντα σφάλματα και διορθώνει τα δεδομένα του μητρώου, όποτε χρειάζεται.
- 3.5 Με τη συνδρομή του οργανισμού, η Επιτροπή καθιστά εγκαίρως διαθέσιμα, σε ηλεκτρονική μορφή, τα διαβιβάσθέντα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 1.1 και 2.3 πριν από τις προθεσμίες διαβίβασης.
-