



Βρυξέλλες, 17 Οκτωβρίου 2023
(OR. en)

14284/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0042(COD)

CLIMA 482
ENV 1138
TRANS 423
MI 866
CODEC 1903

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13843/23

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

– Γενική προσέγγιση

Επισυνάπτεται στο παράρτημα για τις αντιπροσωπίες το κείμενο της γενικής προσέγγισης σχετικά με την ανωτέρω πρόταση, την οποία ενέκρινε το Συμβούλιο (Περιβάλλον) στην 3973η σύνοδό του στις 16 Οκτωβρίου 2023.

Οι αλλαγές σε σχέση με την προηγούμενη μορφή του κειμένου (έγγρ. ST 13843/23), όπως προέκυψαν από τις εργασίες στο Συμβούλιο, επισημαίνονται με έντονους χαρακτήρες και υπογράμμιση. Οι προηγούμενες τροποποιήσεις σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής υπογραμμίζονται. Κείμενο που έχει διαγραφεί επισημαίνεται με [...].

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858

(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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

² ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

- (1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού³, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλασιού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[...]⁴. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050, και ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση [...] αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.
- (3) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % [...] κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη Γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.

³ EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

⁴ [...]

- (4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵, η Ένωση κατοχύρωσε σε [...] ενωσιακή νομοθετική πράξη τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Επιπλέον, [...] ο εν λόγω κανονισμός [...] θεσπίζει δεσμευτικό ενωσιακό στόχο για εγχώρια μείωση [...], έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.
- (5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.
- (6) Η δέσμη νομοθετικών μέτρων περί προσαρμογής στον στόχο του 55 % (Fit for 55), [...] την οποία πρότεινε [...] η Επιτροπή το 2021, αποσκοπεί στην υλοποίηση του στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030. Καλύπτει δε ευρύ φάσμα τομέων πολιτικής. Η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω νομοθετικής δέσμης μέτρων.
- (7) Στην [...] ανακοίνωση που εξέδωσε στις 18 Μαΐου 2022 με τίτλο «Σχέδιο REPowerEU»⁷, η Επιτροπή παρουσίασε σχέδιο για την απεξάρτηση της Ένωσης από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα πολύ πριν από το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας. Στην ανακοίνωση τονίζεται η σημασία, μεταξύ άλλων, της περαιτέρω αύξησης της αποδοτικότητας και της μείωσης της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, όπου ο εξηλεκτρισμός μπορεί να συνδυαστεί με τη χρήση υδρογόνου από μη ορυκτές πηγές για την αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων.

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

⁷ [...]

- (8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 [...] και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 [...]. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις εκπομπών πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.
- (9) Αναμένεται ότι οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα παράσχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη στους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία[...] συνεχίζεται [...].
- (10) [...] Νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να τεθούν για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε επίπεδο που να μεταφέρει ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

- (11) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 5ης Μαΐου 2021 με τίτλο «Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης»⁸ [...] στοχεύει στην επίτευξη της από κοινού δημιουργίας πράσινων και ψηφιακών διόδων μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, γίνεται η επεξεργασία μιας διόδου μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στην δίοδο μετάβασης [...] λαμβάνονται ιδιαίτερος υπόψη οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας [...] και η διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη. [...] Αξιοποιεί επίσης αφενός το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων, με πρωτοβουλίες [...] όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων, για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, και αφετέρου τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη δίοδο μετάβασης εξετάζονται επίσης οι δράσεις και τα κίνητρα που ενδείκνυνται σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη το [...] Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/955 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹ («Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα»), με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για [...] την αγορά κλειστών και ανοιχτών φορτηγών [...] μηδενικών εκπομπών. Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Φεβρουαρίου 2023 με τίτλο «Βιομηχανικό σχέδιο της Πράσινης Συμφωνίας για την εποχή των μηδενικών καθαρών εκπομπών» [...] ¹⁰ [...] αποσκοπεί στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας μηδενικών καθαρών εκπομπών της Ευρώπης και στη στήριξη της ταχείας μετάβασης στην κλιματική ουδετερότητα. Στόχος του σχεδίου [...] αυτού είναι να παράσχει ένα πιο υποστηρικτικό περιβάλλον για την αύξηση της [...] ενωσιακής παραγωγικής ικανότητας όσον αφορά τις τεχνολογίες και τα προϊόντα μηδενικών καθαρών εκπομπών που απαιτούνται για την επίτευξη των φιλόδοξων [...] ενωσιακών στόχων για το κλίμα.

⁸ [...]

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/955 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 1).

¹⁰ [...]

- (12) Οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως καθορίζεται στον [...] κανονισμό (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹¹. Είναι σκόπιμο να εξεταστεί ο αντίκτυπος του παρόντος κανονισμού στη δυνατότητα λειτουργίας των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εκτός της Ένωσης λόγω ενδεχόμενων περιορισμών που αφορούν τις υποδομές σε τρίτες χώρες.
- (13) Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις[...] στο δίκτυο[...]ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις. [...] Ενόψει των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για το έτος 2030 που καθορίζει ο παρών κανονισμός, [...] το μερίδιο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο [...] και το επίπεδο κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα θα παραμείνουν περιορισμένα. Συνεπώς, ο σχετικός αντίκτυπος στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας θα παραμείνει επίσης περιορισμένος.
- (14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. [...] Ως εκ τούτου είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της [...] ενίσχυσης των επιπέδων-στόχων ανά πενταετία.

¹¹ [...] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ [...] (ΕΕ ...)

- (15) Λόγω της ετερογενούς δομής του [...] συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι [...] τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις. Το παραπάνω [...] ενδέχεται να αφορά [...] βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. [...] Τα εν λόγω οχήματα [...] αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων αναμένεται ότι θα πρέπει να προβλεφθεί κάποιο περιθώριο στον στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις [...] που δεν έχουν επέλθει ακόμη.
- (15α) Για να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις, καθώς και για να παρασχεθούν αποτελεσματικές και πιο βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών, καίρια σημασία έχει να ληφθούν μέτρα για τις εκπομπές των αστικών λεωφορείων. Καθώς η διαθεσιμότητα αστικών λεωφορείων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, η ασφάλεια του εφοδιασμού των εν λόγω λεωφορείων είναι σημαντική και οι αναθέτουσες αρχές θα πρέπει να κάνουν χρήση της διάταξης περί σύναψης δημόσιων συμβάσεων του άρθρου 3γ προκειμένου να καθορίσουν τη συμβολή στην ασφάλεια του εφοδιασμού κατά την ανάθεση σύμβασης.
- (16) Κατά την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση αστικών λεωφορείων, καθώς και δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών που αφορούν τη χρήση των εν λόγω λεωφορείων, οι αναθέτουσες αρχές θα πρέπει να εξετάζουν τη συμβολή στην ασφάλεια του εφοδιασμού σε σχέση με ορισμένα κριτήρια, στα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα: η διαθεσιμότητα βασικών ανταλλακτικών, αλλαγές στην αλυσίδα εφοδιασμού ή απαιτήσεις ειδικών πιστοποιητικών ή δικαιολογητικών, μεταξύ άλλων. Όσον αφορά τρίτες χώρες, με τις οποίες η Ένωση δεν έχει συνάψει, πολυμερώς ή διμερώς, συμφωνία που διασφαλίζει συγκρίσιμη και αποτελεσματική πρόσβαση επιχειρήσεων της Ένωσης στις αγορές των εν λόγω χωρών (μη μέλη της ΣΔΣ), είναι δυνατό να εξεταστεί η αναλογία των προϊόντων προσφορών από τρίτες χώρες, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

- (16α) Η εφαρμογή της συμβολής στην ασφάλεια του εφοδιασμού του άρθρου 3γ γίνεται με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 25 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των άρθρων 43 και 85 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι δε αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη[...] τις κατευθυντήριες γραμμές που περιέχονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Ιουλίου 2019 με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για τη συμμετοχή προσφερόντων και αγαθών από τρίτες χώρες στην αγορά δημόσιων συμβάσεων της ΕΕ» [...].
- (17) Λόγω των αυστηρότερων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, οι κατασκευαστές [...] πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (στο εξής: ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί [...] από το 2030.
- (18) Η δυνατότητα [...] απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂ σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και το συμπέρασμα ήταν ότι η δυνατότητα αυτή θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, [...] χωρίς να ωφελεί άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη μετάβασή της. Επομένως, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂ θα πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

- (19) Το αντικείμενο του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει επίσης τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης που ενσωματώνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 με τον παρόντα κανονισμό.
- (20) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει το ίδιο πεδίο εφαρμογής με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του [...] Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

(21) Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα [...] [...] τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για την έγκριση τύπου αυτοκινήτων, όπως οι γεωργικοί και οι δασικοί ελκυστήρες, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και τα ερπυστιοφόρα οχήματα, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται και, κατά συνέπεια, αυτά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα [...] δεν απαιτείται [...] να επιτύχουν τους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Τα βαρέα επαγγελματικά [...] οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης[...] ή τις υπηρεσίες για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, και τα οποία λαμβάνουν προαιρετικά έγκριση τύπου, θα πρέπει επίσης να εξαιρούνται από [...] την υποχρέωση επίτευξης των στόχων μείωσης εκπομπών CO₂ [...] που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ώστε να μη δημιουργείται κίνητρο να μη λαμβάνουν πλέον προαιρετικά έγκριση τύπου τα εν λόγω βαρέα επαγγελματικά οχήματα [...], γεγονός που θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και το περιβάλλον, εκτός εάν ο κατασκευαστής ζητά να συμπεριληφθούν [...] τα εν λόγω βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα να [...] εξαιρούν από την υποχρέωση επίτευξης των στόχων μείωσης εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, [...] τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν σχεδιάζονται ειδικά για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και τις ένοπλες δυνάμεις ή τις υπηρεσίες για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, αλλά ταξινομούνται για τέτοια χρήση, όπως τα κλασικά πούλμαν που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αστυνομικών ή ενόπλων δυνάμεων, επιβεβαιώνοντας ότι η εν λόγω εξαίρεση[...] εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Όσον αφορά ορισμένες ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων [...], οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, αλλά για τις οποίες οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα εν λόγω βαρέα επαγγελματικά οχήματα [...] δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂ που καθορίζονται [...] στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται για παράδειγμα για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους. Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριμματοφόρα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

- (22) Θα πρέπει να εισαχθούν ορισμένοι ορισμοί προκειμένου να εναρμονιστεί η ορολογία του κανονισμού(ΕΕ) 2019/1242 με την ορολογία της νομοθεσίας της Ένωσης για την έγκριση τύπου οχημάτων, και ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³ και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής¹⁴.
- (23) Για τους σκοπούς της δυνατότητας μεταφοράς βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών που θεσπίστηκε προσφάτως, καθώς και της θέσπισης εξαίρεσης των κατασκευαστών που παράγουν μικρό μόνο αριθμό βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, θα πρέπει να προστεθεί στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 ορισμός του όρου «ομάδα συνδεδεμένων οντοτήτων», σύμφωνα ουσιαστικά με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ για τα ελαφρά οχήματα.
- (24) Για τον καθορισμό των υποχρεώσεων των μεμονωμένων κατασκευαστών, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ στο σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων για τον νέο στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποτυπωθούν σε ειδικούς στόχους μείωσης εκπομπών για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, οι οποίες θα πρέπει να καθοριστούν με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που περιλαμβάνουν.
- (25) Δεδομένου ότι οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τα ρυμουλκούμενα έχουν ισχυρό αντίκτυπο στις συνολικές εκπομπές CO₂ [...] και στην κατανάλωση ενέργειας των βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων, θα πρέπει να καθοριστούν αντίστοιχοι στόχοι μείωσης εκπομπών CO₂ και για [...] τα ρυμουλκούμενα [...].

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, 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.

¹⁴ 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 CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).

¹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ 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 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (26) Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας του υποτομέα και της ανάγκης βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, θα πρέπει να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών.
- (27) Το υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αντανakλά την ανάγκη της κοινωνίας για οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές, μεταξύ άλλων και στις αγροτικές περιοχές. Η αυξημένη προσφορά αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών που προκύπτει από το εν λόγω υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο κόστος αγοράς, όσον αφορά τόσο την αρχική τιμή αγοράς όσο και το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, το οποίο θα αντανakλά την εξοικονόμηση ορυκτών καυσίμων που προκύπτει από [...] τη λειτουργία των εν λόγω αστικών λεωφορείων. Η διαδικασία από κοινού προμήθειας αστικών λεωφορείων με βάση την πλατφόρμα καθαρών λεωφορείων μπορεί να οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση του κόστους αγοράς των εν λόγω λεωφορείων [...], ενώ το [...] Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη για τη στήριξη των ευάλωτων πολιτών με μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια ή συνδρομές δημόσιων συγκοινωνιών. Τέλος, τα περιφερειακά και μεγάλων αποστάσεων λεωφορεία και πούλμαν, μεταξύ άλλων για μεταφορές σε αγροτικές περιοχές, εξακολουθούν να υπόκεινται στους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Με την παροχή στήριξης από το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν οι ειδικές ανάγκες των αγροτικών περιοχών και να αποτραπεί η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/955¹⁶, μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές.
- (28) Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, διότι δεν θεωρείται πλέον αναγκαίος μετά το εν λόγω χρονικό διάστημα ως κίνητρο για την προώθηση της εισόδου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.
- (29) Δεδομένου ότι θα πρέπει να εξετάζεται η συμμόρφωση των εμπορικών και όχι των νομικών οντοτήτων, οι οικονομικά συνδεδεμένοι κατασκευαστές θα πρέπει, εντός ορισμένων ορίων, να έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν βαρέα επαγγελματικά οχήματα μεταξύ τους για τους σκοπούς της λογιστικής καταγραφής των εν λόγω βαρέων επαγγελματικών οχημάτων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

¹⁶ [...]

- (30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.
- (31) Για την αποφυγή δυσανάλογα υψηλού κόστους συμμόρφωσης [...] και τη μείωση του διοικητικού φόρτου, οι κατασκευαστές που παράγουν [...] μικρό αριθμό βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πληρούν ορισμένες νομικές απαιτήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται [...] από την υποχρέωση συμμόρφωσης [...] με τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂. Λόγω της απαίτησης συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, υπάρχει κατάλληλος μηχανισμός ελέγχου για τους εν λόγω κατασκευαστές.
- (32) Το υφιστάμενο σύστημα πολυετών πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών θα πρέπει να παραταθεί έως το 2039, δεδομένου ότι η ενίσχυση των στόχων μείωσης εκπομπών CO₂ [...] συνεχίζεται [...] μετά το 2030 έως το 2040 και απαιτούνται μελλοντοστραφείς τεχνικές εξελίξεις από την πλευρά των κατασκευαστών κατά την εν λόγω περίοδο.
- (33) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να ορίζει σαφώς για κάθε κατηγορία [...] οχημάτων ποιος είναι ο κατασκευαστής στον οποίο θα πρέπει να αποδοθεί ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα, λαμβάνοντας ειδικά υπόψη εν προκειμένω τις διαφορετικές διατάξεις των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας M.
- (34) Οι κανόνες για την επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης θα πρέπει επίσης να καλύπτουν την [...] ενδεχόμενη εκ των υστέρων διόρθωση [...] σφαλμάτων σε δεδομένα αυτού του είδους που έχουν δηλωθεί, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα πρέπει να χειρίζεται τις εν λόγω διορθώσεις για την εφαρμογή [...] των στόχων [...] μείωσης εκπομπών CO₂ στο σύνολο του ενωσιακού στόλου.
- (35) Η αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂ θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει και τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται για πρώτη φορά στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

- (36) Η παρακολούθηση και η δήλωση στοιχείων από τους κατασκευαστές και τα κράτη μέλη αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. [...] Η ενσωμάτωση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να δημιουργήσει συνέργειες και να καταστήσει δυνατή την ερμηνεία των διατάξεων λαμβανομένων υπόψη των στόχων αμφότερων των κανονισμών.
- (37) [...] Κατά [...] την ενσωμάτωση των διατάξεων παρακολούθησης και δήλωσης του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να αξιοποιηθεί η ευκαιρία να [...] τροποποιηθούν ελαφρώς οι εν λόγω διατάξεις με βάση την πείρα που [...] αποκτήθηκε από τους δύο πρώτους κύκλους υποβολής στοιχείων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.
- (38) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο προσδιορισμός των εκπομπών CO₂ δεν θα διενεργείται πλέον μόνο από τους κατασκευαστές, η υποχρέωση δήλωσης [...] των εκπομπών CO₂ και άλλων τεχνικών δεδομένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να επεκταθεί πέραν των κατασκευαστών, ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι οντότητες που διενεργούν τον προσδιορισμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής¹⁷. Τα δεδομένα που πρέπει να δηλώνονται θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον φάκελο αρχείων του κατασκευαστή.
- (39) Η Επιτροπή θα πρέπει να [...] μπορεί να λαμβάνει υπόψη την τεχνική πρόοδο, την εξέλιξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών, όπως ιδίως τους συνδυασμούς βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα κράτη μέλη, τις αναγκαίες προσαρμογές με βάση την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, [...] ώστε να διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις δεδομένων και η διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής στοιχείων παραμένουν διαχρονικά επίκαιρες για την αξιολόγηση της συμβολής του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂, να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά τόσο με τις νέες και προηγμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO₂ όσο και με τα αποτελέσματα των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο, [...] να διασφαλίζει ότι το εύρος τιμών αντίστασης του αέρα διατηρεί τη συνάφειά του για τους σκοπούς της ενημέρωσης και της συγκρισιμότητας, [...] και να συμπληρώνει τις διατάξεις σχετικά με τα διοικητικά πρόστιμα.

¹⁷ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκωμένων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145).

- (40) Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των κριτηρίων για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης επιμέρους ομάδας για φορτηγά εξαιρετικά βαρέων συνδυασμών (EHC), τον ορισμό των επαγγελματικών οχημάτων, για τα εύρη λειτουργίας των διαφόρων τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος, τον κατάλογο και τους συντελεστές στάθμισης των προφίλ χρήσης, τα ωφέλιμα φορτία, τους αριθμούς επιβατών, τις μάζες επιβατών, τα τεχνικώς αποδεκτά μέγιστα ωφέλιμα φορτία, τον τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο αριθμό επιβατών και τους όγκους φορτίων των επιμέρους ομάδων οχημάτων και τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων, την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που προβλέπονται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, σε σχέση με τον προσδιορισμό των δεδομένων που πρέπει να δηλώνουν τα κράτη μέλη για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο, την τροποποίηση του εύρους τιμών αντίστασης του αέρα, καθώς και όσον αφορά τον καθορισμό των κριτηρίων, του υπολογισμού και της μεθόδου είσπραξης των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους κατασκευαστές. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, 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. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί 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.
- (41) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 θα πρέπει να καταργηθεί με [...] μεταβατικές διατάξεις που θα επιτρέπουν την ολοκλήρωση της υπό εξέλιξη περιόδου υποβολής στοιχείων κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν κατά την έναρξη της εν λόγω περιόδου υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένης κάθε μεταγενέστερης επεξεργασίας των συλλεχθέντων δεδομένων. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστεί από την αρχή της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων.

- (42) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η προώθηση μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό και ανάλογο προς τον στόχο μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας για το 2030, μέσω τροποποιημένων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του ενωσιακού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (43) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιείται ως εξής:

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

«Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχος

1. Ο παρών κανονισμός [...] θεσπίζει πρότυπα επιδόσεων [...] για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα εν λόγω πρότυπα [...] συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] 2023/857¹⁸, [...] στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού¹⁹ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης [...] απαιτήσεις για τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση.»

¹⁸ [...] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/857 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Απριλίου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού, και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ΕΕ L 111 της 26.4.2023, σ. 1).

¹⁹ [...]

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα οποία έχουν λάβει είτε έγκριση τύπου είτε επιμέρους έγκριση τύπου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και αναφέρονται [...] στο άρθρο 2 παράγραφος 3 [...] του εν λόγω κανονισμού και ανήκουν [...] σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων:

α) M₂ και M₃.

β) N₁, N₂ και N₃ [...] υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631[...].

γ) O₃ και O₄.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, [...] τα οχήματα του πρώτου εδαφίου αναφέρονται ως βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα οχήματα που εμπίπτουν στο στοιχείο [...] α) [...] ή β) του πρώτου εδαφίου αναφέρονται ως βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα.

Οι κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό παραπέμπουν στις κατηγορίες οχημάτων όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και στο παράρτημα I αυτού.»

β) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2[...] Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της παραγράφου 1 [...] θεωρούνται νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων, εάν έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων και δεν έχουν ταξινομηθεί παλαιότερα εκτός της Ένωσης.»

ii) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά για περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα και ταξινομούνται με αποκλειστικό σκοπό τη μετάβαση σε χώρα εκτός της Ένωσης.»

[...]

3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) “εκπομπές αναφοράς CO₂”: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο αναφοράς όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε καθεμία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I»·

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα [...] σημεία:

«3α) “ περίοδος υποβολής στοιχείων”: το χρονικό διάστημα [...] από την 1η Ιουλίου δεδομένου έτους έως την 30ή Ιουνίου του επόμενου έτους·

3β) “περίοδος αναφοράς”: η περίοδος υποβολής στοιχείων συγκεκριμένου έτους σε σχέση με την οποία καθορίζονται οι κανονιστικές υποχρεώσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ για συγκεκριμένη επιμέρους ομάδα οχημάτων βάσει του παρόντος κανονισμού»·

γ) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5) “στόχος ειδικών εκπομπών CO₂”: ο στόχος εκπομπών CO₂ ενός μεμονωμένου κατασκευαστή, ο οποίος καθορίζεται ετησίως για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I»·

δ) το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9) “επαγγελματικό όχημα”: βαρύ επαγγελματικό όχημα που προορίζεται να χρησιμοποιείται για ειδικά καθήκοντα, το οποίο, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσής του, όπως δηλώνεται από τα κράτη μέλη, πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I»·

ε) το σημείο 10 απαλείφεται·

στ) παρεμβάλλεται το [...] ακόλουθο σημείο:

«10α) “δηλών”:

οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη δήλωση των δεδομένων στην Επιτροπή·

[...]»

ζ) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11) “βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών”: τα ακόλουθα οχήματα:

- α) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα με εκπομπές CO₂, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, που δεν υπερβαίνουν τα [...] $\underline{3}$ g/(t·km) ή το [...] $\underline{1}$ g/(p·km)·
- β) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα που δεν έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης ή έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης με εκπομπές που δεν υπερβαίνουν το [...] 1 g/kWh CO₂, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του ή δεν υπερβαίνουν το [...] 1 g/km CO₂, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του, [...] [...] υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχουν προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400·

γ) ρυμουλκούμενο εξοπλισμένο με διάταξη που υποστηρίζει ενεργά την πρόωσή του και δεν έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης ή έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης με εκπομπές που δεν υπερβαίνουν το [...] 1 g CO₂/kWh, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 [...] και τα μέτρα εφαρμογής του ή σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ (ΕΚ) αριθ. 49.

η) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) “βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών”: βαρύ επαγγελματικό όχημα, το οποίο δεν είναι βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών, με ειδικές εκπομπές CO₂ κατά ποσοστό μικρότερο από το ήμισυ των εκπομπών αναφοράς CO₂ όλων των οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ επαγγελματικό όχημα, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3.4 του παραρτήματος I»·

θ) προστίθενται [...] τα ακόλουθα σημεία:

«15) “πρωτογενές όχημα”: πρωτογενές όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

«16) “πρωτογενές όχημα βαρέος επαγγελματικού οχήματος”: πρωτογενές όχημα [...] για την προσομοίωση του οποίου κατανέμεται γενικό αμάξωμα που αντιστοιχεί στο πραγματικό αμάξωμα του βαρέος επαγγελματικού οχήματος όσον αφορά τις διαμορφώσεις δαπέδου (χαμηλό/υψηλό) και ορόφου (μονό/διπλό) και ενδεχόμενες άλλες παραμέτρους, κατά περίπτωση·

17) “ολοκληρωμένο όχημα”: ολοκληρωμένο όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

«18) “πλήρες όχημα”: πλήρες όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

19) “όχημα παντός εδάφους”: όχημα παντός εδάφους, όπως ορίζεται στο παράρτημα I μέρος A σημείο 2.1 [...] του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

20) “όχημα ειδικού σκοπού”: όχημα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 31 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

21) “όχημα παντός εδάφους ειδικού σκοπού”: όχημα παντός εδάφους ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο παράρτημα I μέρος A σημείο 2.3.1 [...] του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

22) “πιστοποιητικό συμμόρφωσης”: πιστοποιητικό συμμόρφωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

23) “δημόσια σύμβαση”: στο πλαίσιο διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων, και εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, δημόσια σύμβαση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 5 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ, “συμβάσεις”, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, [...] και “συμβάσεις παραχώρησης”, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ.»·

24) “φορτηγό εξαιρετικά βαρέος συνδυασμού (EHC)”: όχημα κατηγορίας N3 κατάλληλο για χρήση σε συνδυασμό οχημάτων, με τρεις ή περισσότερους άξονες, με ονομαστική ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 400 kw και με τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα του συνδυασμού άνω των 60 τόνων·

ι) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως “ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών” νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις.

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· [...]

ii) την εξουσία να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που εκπροσωπούν νόμιμα την επιχείρηση· ή

iii) το δικαίωμα να διαχειρίζεται τις υποθέσεις της επιχείρησης·

β) οι επιχειρήσεις οι οποίες [...] διαθέτουν, άμεσα ή έμμεσα, επί του κατασκευαστή το δικαίωμα [...] ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) διαθέτει, άμεσα ή έμμεσα, το δικαίωμα [...] 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 επιχειρήσεις των στοιχείων α), β) ή γ) διαθέτουν από κοινού το δικαίωμα [...] ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες το δικαίωμα [...] 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.»·

4) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα [...]:

«Άρθρο 3α

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂

1. Οι μέσες εκπομπές CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων, εκτός των οχημάτων ειδικού σκοπού, των οχημάτων παντός εδάφους και των οχημάτων παντός εδάφους ειδικού σκοπού, και επαγγελματικών οχημάτων μειώνονται, σε σύγκριση με τις μέσες εκπομπές CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2019, κατά τα ακόλουθα ποσοστά:

α) για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029 κατά 15 %,

β) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034 κατά 45 %,

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά 65 %,

δ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής των ετών 2040 και εξής κατά 90 %.

2. Οι επιμέρους ομάδες οχημάτων συμβάλλουν στους [...] στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στην παράγραφο 1, [...] σύμφωνα με το σημείο 4.3. του παραρτήματος I.

3. Οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τον ενωσιακό στόλο νέων ρυμουλκωμένων [...] μειώνονται σύμφωνα με το σημείο 4.3 του παραρτήματος I.

4. Παρά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, τα εγκεκριμένα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 δεν υπόκεινται στους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στις [...] παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν ο κατασκευαστής επιλέξει να συμπεριλάβει τα εν λόγω βαρέα επαγγελματικά οχήματα στον υπολογισμό των οικείων ειδικών εκπομπών και στόχων CO₂ κατά τη δήλωση του βαρέος επαγγελματικού οχήματος σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

5. Τα βαρέα [...] επαγγελματικά οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, που ταξινομούνται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις ή τις υπηρεσίες για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, δεν υπόκεινται στους στόχους μείωσης εκπομπών CO₂ [...] που καθορίζονται στις [...] παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του βαρέος επαγγελματικού οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από βαρύ επαγγελματικό όχημα [...] μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα με κινητήρα καύσης.»

Άρθρο 3β

Στόχος βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία

1. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που αναφέρονται στην τέταρτη στήλη [...] του πίνακα στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I (αστικά λεωφορεία), οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια του [...] **85 % και** του 100 % βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους [...], σύμφωνα με το σημείο 4.3.2 του παραρτήματος I. [...].

[...]

3. [...] Η Επιτροπή θα καθορίσει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τις [...] [...] κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων προτύπων, για τη χρήση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο [...]:

α) της τεχνικής και ανοικτής διαλειτουργικότητας μεταξύ των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, από πλευράς φυσικών συνδέσεων και ανταλλαγής πληροφοριών·

β) της ασφαλούς και προστατευμένης κοινοποίησης και χρήσης των δεδομένων που προκύπτουν.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 3γ

Διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων προμηθειών για την αγορά [...] των αστικών λεωφορείων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, καθώς και δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών που έχουν ως κύριο αντικείμενο τη χρήση των εν λόγω οχημάτων [...], στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη σχέση τιμής-ποιότητας. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες λαμβάνουν υπόψη τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού χρησιμοποιώντας τεχνικές προδιαγραφές ή κριτήρια ανάθεσης ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς και [...] σε συμμόρφωση με [...] τις οδηγίες 2014/23/ΕΕ, 2014/24/ΕΕ ή 2014/25/ΕΕ και την ισχύουσα τομεακή νομοθεσία, καθώς και με τις διεθνείς δεσμεύσεις της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας περί δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και άλλων διεθνών συμφωνιών από τις οποίες δεσμεύεται η Ένωση.

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές ή τα κριτήρια ανάθεσης της [...] συμβολής της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού [...] περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα [...] κριτήρια, τα οποία εφαρμόζονται με αντικειμενικότητα, διαφάνεια και αμεροληψία:
 - α) το ποσοστό των προϊόντων [...] των προσφορών από τρίτες χώρες, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Τα κριτήρια αυτά εφαρμόζονται μόνο σε προϊόντα προσφορών από χώρες οι οποίες δεν συμμετέχουν στη συμφωνία περί δημοσίων συμβάσεων προμηθειών:

[...]

β[...]) τη διαθεσιμότητα βασικών ανταλλακτικών για τη λειτουργία του εξοπλισμού που αποτελεί το αντικείμενο της προσφοράς·

γ[...]) τη δέσμευση του προσφέροντος ότι πιθανές αλλαγές στην εφοδιαστική του αλυσίδα κατά την εκτέλεση της σύμβασης δεν θα επηρεάσουν αρνητικά [...] την εκτέλεση της σύμβασης·

δ[...]) [...] πιστοποίηση ή τεκμηρίωση που αποδεικνύει ότι η οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας του προσφέροντος [...] του εξασφαλίζει τη δυνατότητα συμμόρφωσης με την απαίτηση της ασφάλειας του εφοδιασμού.

Αυτό δεν εμποδίζει τις αναθέτουσες αρχές και τις αναθέτουσες οντότητες να χρησιμοποιούν πρόσθετα [...] κριτήρια.

3. [...] Εάν η συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού χρησιμοποιείται ως κριτήριο ανάθεσης, εφαρμόζεται σε αυτήν συντελεστής στάθμισης από 15 % έως 40 % των κριτηρίων ανάθεσης. »·

5) Στο άρθρο 4 πρώτο εδάφιο, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) τα δεδομένα που δηλώθηκαν για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων και»·

6) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Από την 1η Ιουλίου 2020 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων μέχρι την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Ο συντελεστής μηδενικών [...] και χαμηλών εκπομπών λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ όλων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο του κατασκευαστή.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025 έως το 2029, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθορίζεται βάσει δείκτη αναφοράς 2 % σύμφωνα με το σημείο 2.3.2 του παραρτήματος I.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ο συντελεστής [...] μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 3 % κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή στον εν λόγω συντελεστή των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N, πλην των οχημάτων[...] των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 1,5 % κατ' ανώτατο όριο.»

7) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή

Από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ο εν λόγω στόχος καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4.1 του παραρτήματος I.»

8) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα [...]:

«Άρθρο 6α

Μεταφορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών

1. Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών σύμφωνα με το άρθρο 4 και το σημείο 2.2 του παραρτήματος I, είναι δυνατή η μεταφορά μεμονωμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών, υπό τους ακόλουθους όρους:

α) για όλες τις μεταφορές[...] το αίτημα πρέπει να υποβάλλεται από κοινού από τον μεταφέροντα κατασκευαστή και τον παραλαμβάνοντα κατασκευαστή·

β) για τη μεταφορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων πλην των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ο μεταφέρων κατασκευαστής και ο παραλαμβάνων κατασκευαστής [...] ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών·

γ) για τη μεταφορά[...] βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ κατασκευαστών που δεν ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών[...] ο αριθμός των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που μεταβιβάζονται σε κατασκευαστή [...] δεν υπερβαίνει το 5 % του συνόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Οι κατασκευαστές κοινοποιούν τα αιτήματα μεταφοράς στην Επιτροπή χρησιμοποιώντας τα ηλεκτρονικά εργαλεία που παρέχει η Επιτροπή.

2. Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι [...] για μεταφορά, δεν λαμβάνει υπόψη το μεταφερόμενο βαρύ επαγγελματικό όχημα για τον υπολογισμό των σχετικών τιμών για τον μεταφέροντα κατασκευαστή, αλλά [...] το λαμβάνει υπόψη για τον υπολογισμό των σχετικών τιμών για τον παραλαμβάνοντα κατασκευαστή.

Άρθρο 6β

Εξαιρέση των κατασκευαστών που παράγουν μικρό αριθμό βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

1. Εάν κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου υποβολής στοιχείων ταξινομήθηκαν λιγότερα από 100 νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ενός κατασκευαστή, τόσο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ που προβλέπονται στο άρθρο 4 και στο σημείο 2.7 του παραρτήματος I όσο και οι στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂, όπως προβλέπονται στο άρθρο 6 και στο σημείο 4.1 του παραρτήματος I, [...] ορίζονται σε “0” κατά [...] την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων.
2. Οι τιμές των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ δεν περιλαμβάνονται στη δημοσίευση δεδομένων βάσει του άρθρου 11 για τους οικείους κατασκευαστές και τις σχετικές περιόδους υποβολής στοιχείων.
3. Η εξαιρέση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν [...] εφαρμόζεται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή·
 - β) εάν ο κατασκευαστής ζητήσει μεταφορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 6α·

γ) εάν ο κατασκευαστής είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών οι οποίοι ταξινόμησαν συνολικά περισσότερα από 100 βαρέα επαγγελματικά οχήματα κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων ή είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών [...] όπου συμπεριλαμβάνεται κατασκευαστής στον οποίο [...] εφαρμόζονται τα στοιχεία α) ή β).

4. Οι κατασκευαστές [...] που δεν ανήκουν σε ομάδα κατά την έννοια της παραγράφου 3 στοιχείο γ) ενημερώνουν την Επιτροπή αν ταξινόμησαν λιγότερα από 100 βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.
5. Οι κατασκευαστές [...] για τους οποίους δεν ισχύει η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 [...] ενημερώνουν την Επιτροπή σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων σχετικά με όλες τις συνδεδεμένες με αυτούς επιχειρήσεις που πληρούν τους όρους [...] της εν λόγω εξαίρεσης που προβλέπεται στην παράγραφο 1.
6. [...] Οι κατασκευαστές [...] ενημερώνουν [...] [...] την Επιτροπή σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 χρησιμοποιώντας τα ηλεκτρονικά εργαλεία που παρέχει η Επιτροπή.»

9) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης ενός κατασκευαστή με τους οικείους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂ κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039, λαμβάνονται υπόψη τα οικεία πιστωτικά ή χρεωστικά μόρια εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5 του παραρτήματος I, τα οποία αντιστοιχούν στον αριθμό των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή σε μια περίοδο υποβολής στοιχείων, πολλαπλασιαζόμενα με:»

- β) στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, το έτος «2029» αντικαθίσταται από το έτος «2039».

γ) στην παράγραφο 1, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039. Ωστόσο, το σύνολο των χρεωστικών μορίων εκπομπών ενός κατασκευαστή δεν υπερβαίνει το 5 % του στόχου ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή, πολλαπλασιαζόμενο με τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο αυτή (στο εξής: όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών).»·

δ) στην παράγραφο 1, το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, κατά περίπτωση, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, ενδεχόμενα υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.»·

ε) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂ καθορίζονται για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος I, με βάση τις ακόλουθες γραμμικές πορείες:

α) μεταξύ των εκπομπών αναφοράς CO₂ και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών[...] 2025 ή 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)·

β) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο β)·

γ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο γ)· και

δ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2040, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο δ).»·

10) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα [...]:

«Άρθρο 7α

Απόδοση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κατασκευαστή

Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 4 και των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 6, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων αποδίδονται στους ακόλουθους κατασκευαστές:

- α) για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N, στον κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- β) για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας M, στον κατασκευαστή πρωτογενών οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 29 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- γ) για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας O, στον κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής.

Άρθρο 7β

Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας M

Για τα οχήματα της κατηγορίας M, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σε επιμέρους ομάδα οχημάτων ενός κατασκευαστή, ένα νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M θεωρείται με τις ειδικές του εκπομπές CO₂ ως πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα που εμπίπτει στο σημείο 2.2.2 του παραρτήματος I και δεν λαμβάνεται υπόψη στο σημείο 2.2.3 του εν λόγω παραρτήματος[...].

β) [...] κατά παρέκκλιση από το σημείο α) του παρόντος άρθρου, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7α στοιχείο β), προς την Επιτροπή και με την επιφύλαξη του όρου που προβλέπεται στο [...] στοιχείο γ), ένα νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M εξετάζεται με τις ειδικές εκπομπές CO₂ του πρωτογενούς οχήματός του στο σημείο 2.2.3 του παραρτήματος I και δεν λαμβάνεται υπόψη στο σημείο 2.2.2 του εν λόγω παραρτήματος [...].

γ) το αίτημα που αναφέρεται στο στοιχείο β) για νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M δεν είναι αποδεκτό [...] εάν ο εν λόγω κατασκευαστής [...] και ο κατασκευαστής του οχήματος, [...] όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, του πλήρους ή ολοκληρωμένου οχήματός του, είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις ή μέρη της ίδιας νομικής οντότητας. Με την υποβολή του εν λόγω αιτήματος, ο κατασκευαστής δηλώνει ότι ο όρος αυτός [...] πληρούται. [...] Παρέχει δε αποδεικτικές πληροφορίες στην Επιτροπή, εάν του ζητηθεί.

δ) η Επιτροπή, με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, διαθέτει χωρίς καθυστέρηση [...] σε ηλεκτρονική μορφή τα εργαλεία και τις διαδικαστικές οδηγίες που απαιτούνται, ώστε οι κατασκευαστές [...] να υποβάλλουν [...] στην Επιτροπή τα εν λόγω αιτήματα που αναφέρονται στο στοιχείο β).»

11) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1 στοιχείο α), η φράση «από το 2025 έως το 2029» αντικαθίσταται από τη φράση «από το 2025 και εξής»·
- β) στην παράγραφο 1 απαλείφεται το στοιχείο β)·

γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ο κατασκευαστής θεωρείται ότι έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών CO₂ σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν, σε οποιαδήποτε από τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028, 2030 έως 2033 [...] ή 2035 έως 2038, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·

β) όταν, κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034, 2039 και 2040, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών είναι θετικό·

γ) όταν, από τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2041 και εξής, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν τον στόχο των οικείων ειδικών εκπομπών CO₂ .»·

12) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αρχές έγκρισης τύπου και οι κατασκευαστές αναφέρουν στην Επιτροπή, χωρίς καθυστέρηση, οποιαδήποτε από τις ακόλουθες αποκλίσεις από τα δεδομένα που δηλώθηκαν:

α) όταν οι τιμές των εκπομπών CO₂ εν χρήσει βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού, αποκλίνουν από τις τιμές που αναφέρονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στον φάκελο πληροφοριών πελάτη που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

β) όταν εντοπίζονται σφάλματα τα οποία οφείλονται σε [...] εσφαλμένα δεδομένα εισόδου ή άλλες αιτίες κατά την εκτέλεση του προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ ·

γ) όταν εντοπίζονται σφάλματα κατά την εκτέλεση της παρακολούθησης και της δήλωσης των εκπομπών CO₂ ·

δ) ενδεχόμενες άλλες αποκλίσεις πλην εκείνων που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ).»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αποκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή και των εκπομπών αναφοράς CO₂. Εξετάζει [...] το ενδεχόμενο να τροποποιήσει τον κατάλογο [...] που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1. [...] Η Επιτροπή [...] δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τις αποκλίσεις εάν ο επανυπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή ή των εκπομπών αναφοράς CO₂ οδηγεί σε απόκλιση μικρότερη του 0,1 %.»

13) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂

1. Για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών αναφοράς CO₂ των επιμέρους ομάδων οχημάτων, στις οποίες εφαρμόζεται περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους 2024 ή αργότερα ως περίοδος αναφοράς σύμφωνα με το σημείο 3.2 του παραρτήματος I, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή των όρων υπό τους οποίους προσδιορίστηκαν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ και προσδιορίζει αν οι εν λόγω εκπομπές αυξήθηκαν αδικαιολόγητα και, εάν ναι, τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διορθωθούν.
2. Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πρέπει να διορθωθούν όλες ή ορισμένες από τις εκπομπές αναφοράς [...] CO₂, εκδίδει εκτελεστική πράξη, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2, με την οποία πραγματοποιούνται οι εν λόγω [...] διορθώσεις.»

14) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κατάλογος που πρέπει να δημοσιεύεται έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο έληξε μια περίοδος αναφοράς περιλαμβάνει τις εκπομπές αναφοράς CO₂ που προσδιορίζονται κατά την εν λόγω περίοδο αναφοράς.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή [...] εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την τροποποίηση του καταλόγου [...] που αναφέρεται στην παράγραφο 1:

α) όταν τροποποιούνται οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, εκτός από τις τροποποιήσεις που σχετίζονται με τις τιμές του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, κατά τρόπο ώστε το επίπεδο των εκπομπών CO₂ των αντιπροσωπευτικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που προσδιορίζονται [...] σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου να αυξάνεται ή να μειώνεται κατά περισσότερο από 5 g CO₂ /km:

i) οι προσαρμοσμένες εκπομπές αναφοράς υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος II·

ii) [...] οι νέες τιμές δημοσιεύονται ως συμπλήρωμα των προηγούμενων τιμών, με αναφορά της περιόδου υποβολής στοιχείων κατά την οποία εφαρμόζονται για πρώτη φορά·

β) όταν τα παραρτήματα έχουν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ):

i) οι ήδη δημοσιευθείσες εκπομπές αναφοράς CO₂ επανυπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I, λαμβανομένων υπόψη των παραμέτρων που τροποποιούνται [...] σύμφωνα με [...] το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ)·

ii) το επανυπολογισθέν σύνολο εκπομπών αναφοράς CO₂ δημοσιεύεται και αντικαθιστά το προηγούμενο [...] σύνολο εκπομπών αναφοράς [...] από την περίοδο υποβολής στοιχείων κατά την οποία εφαρμόζονται για πρώτη φορά οι [...] παράμετροι που τροποποιούνται σύμφωνα με [...] το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ).

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που ορίζεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Σε περίπτωση τροποποιήσεων των διαδικασιών έγκρισης τύπου που αναφέρονται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) του [...] παρόντος άρθρου, οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου είτε προσδιορίζουν είτε θεσπίζουν μεθοδολογία για τον ορισμό ενός ή περισσότερων αντιπροσωπευτικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στατιστικών συντελεστών στάθμισής τους και των τιμών του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, βάσει των οποίων καθορίζεται η προσαρμογή που αναφέρεται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) σημείο i) του παρόντος άρθρου, λαμβανομένων υπόψη των δεδομένων παρακολούθησης που δηλώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και των τεχνικών χαρακτηριστικών [...] που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

15) Στο άρθρο 13 παράγραφος 3, προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Όταν τα δεδομένα που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη, στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης και στα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα_ Διαβιβάζει [...] την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.»

16) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα [...]:

«Άρθρο 13α

Παρακολούθηση και δήλωση στοιχείων από τα κράτη μέλη

1. Με αφετηρία την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους *[...]Υπηρεσία Εκδόσεων*: να προστεθεί το έτος: εάν η έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού είναι [...] προγενέστερη της 1ης Ιουλίου, να προστεθεί το έτος έναρξης ισχύος του [...] μείον 1· εάν η έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού [...] είναι μεταγενέστερη της 30ής [...] Ιουνίου, να προστεθεί το επόμενο έτος], τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Α τα οποία αφορούν τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση.

Έως την 30ή Σεπτεμβρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2020, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δηλώνουν στην Επιτροπή τα εν λόγω δεδομένα [...] για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων από την 1η Ιουλίου έως την 30ή Ιουνίου, σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που περιγράφεται στο παράρτημα V.

2. Οι αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες 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 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

3. Βαρέα [...] επαγγελματικά οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης υπόκεινται [...] στο παρόν άρθρο [...].

4. Τα βαρέα [...] επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία, για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης και για χρήση από τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, καθώς και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, υπόκεινται [...] στο παρόν άρθρο, ανεξάρτητα [...] από το αν εξαιρούνται από το άρθρο 3α[...].

Άρθρο 13β

Υποβολή στοιχείων από τους κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος [...]

1. Οι κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος [...] που[...] υπόκεινται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 ή στο άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 [...] υποβάλλουν τα δεδομένα του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος [...] σύμφωνα με [...] το παράρτημα IV μέρος Β του παρόντος κανονισμού.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, δηλώνουν στην Επιτροπή τα εν λόγω δεδομένα για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα με ημερομηνία προσδιορισμού ή αξιολόγησης που εμπίπτει στην περίοδο υποβολής στοιχείων που λήγει στις 30 Ιουνίου [...], σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα V.

Η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει [...] για οχήματα που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6β.

2. Κάθε κατασκευαστής ή άλλη οντότητα κατά την έννοια της παραγράφου 1 ορίζει σημείο επαφής για τους σκοπούς της δήλωσης δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

3. Οι υποχρεώσεις δήλωσης βάσει του άρθρου 13α παράγραφοι 3 και 4 [...] ισχύουν για τους κατασκευαστές και άλλες οντότητες κατά την έννοια της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 13γ

Κεντρικό μητρώο δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα

1. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα (στο εξής: κεντρικό μητρώο) που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

Το κεντρικό μητρώο είναι στη διάθεση του κοινού, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις δεδομένων που απαριθμούνται στο σημείο 3.2 [...] του παραρτήματος V.

[...] Η τιμή αντίστασης του αέρα δημοσιοποιείται σε μορφή εύρους όπως καθορίζεται στο παράρτημα IV μέρος Γ.

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

Άρθρο 13δ

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 CO₂ 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 17 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 13ε
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 13α και 13β. Ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή για ενδεχόμενα σφάλματα που διαπιστώνονται στα δεδομένα που δηλώνονται.
2. Η Επιτροπή διενεργεί δική της επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.
3. Σε περίπτωση που η Επιτροπή πληροφορηθεί την ύπαρξη σφαλμάτων στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή παρατηρήσει, [...] μετά τη δική της επαλήθευση σύμφωνα με την παράγραφο 2, ασυμφωνίες στο σύνολο δεδομένων, προβαίνει, όπου αρμόζει, στις απαραίτητες ενέργειες για τη διόρθωση των δεδομένων που δημοσιεύονται στο κεντρικό μητρώο [...].
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 που προβλέπεται στο άρθρο 16.

Άρθρο 13στ
Διοικητικά πρόστιμα

1. Η Επιτροπή δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο σε καθεμία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν διαπιστώνει ότι τα δεδομένα που δήλωσε ο κατασκευαστής σύμφωνα με το άρθρο [...] 13β 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 13β 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 αρχές έγκρισης τύπου.

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 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της διαδικασίας και 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 των κατάλληλων διοικητικών προστίμων, 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 [...] και 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 περιλαμβάνοντας, [...] ανάλογα με την περίπτωση, πρόβλεψη της δυνατότητας διαχωρισμού των πληρωμών σε περισσότερες από μία δόσεις και στάδια.

4. Τα ποσά των διοικητικών προστίμων θεωρούνται έσοδο για το γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

17) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Τροποποιήσεις στα παραρτήματα

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 του παρόντος κανονισμού για να τροποποιήσει τα στοιχεία του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού που παρατίθενται κατωτέρω, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος, η εξέλιξη της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών, οι αναγκαίες προσαρμογές βάσει της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και οι τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, ιδίως των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και [...] (ΕΚ) αριθ. 595/2009:
 - α) τα κριτήρια για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.1, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης χωριστών επιμέρους ομάδων για τα φορτηγά EHC.
 - β) τα κριτήρια για τον ορισμό των επαγγελματικών οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.2.
 - γ) τα κριτήρια για τα εύρη λειτουργίας των διαφόρων τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος που καθορίζονται στο σημείο 1.3.
 - δ) τον κατάλογο των προφίλ χρήσης που καθορίζεται στο σημείο 1.4.
 - ε) τον συντελεστή στάθμισης των προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3.
 - στ) τα ωφέλιμα φορτία, τους αριθμούς επιβατών, τις μάζες επιβατών, τα τεχνικώς αποδεκτά μέγιστα ωφέλιμα φορτία, τον τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο αριθμό επιβατών και τους όγκους φορτίων των επιμέρους ομάδων οχημάτων [...] που καθορίζονται στο σημείο 2.5.
 - ζ) τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων που καθορίζονται στα σημεία 2.6.1 έως 2.6.3.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τα ακόλουθα στοιχεία στο παράρτημα IV:
- α) τις απαιτήσεις δεδομένων που καθορίζονται στα μέρη A και [...] B, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος, οι αναγκαίες προσαρμογές βάσει της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και οι τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, ιδίως των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και [...] (ΕΚ) αριθ. 595/2009·
 - β) την επικαιροποίηση ή την προσαρμογή του εύρους τιμών αντίστασης του αέρα που καθορίζεται στο μέρος Γ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στον σχεδιασμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων [...] και να διασφαλίζεται ότι [...] αυτό το εύρος τιμών εξακολουθεί να εξυπηρετεί τους σκοπούς της ενημέρωσης και της συγκρισιμότητας.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τα ακόλουθα στοιχεία στο παράρτημα V:
- α) την προσαρμογή της [...] διαδικασίας δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα V, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και να πραγματοποιείται η προσαρμογή της στην τεχνική πρόοδο·
 - β) την τροποποίηση του σημείου 3.2 με την προσθήκη νέων καταχωρίσεων δεδομένων που προστέθηκαν προσφάτως στο κεντρικό μητρώο.»

18) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15
Επανεξέταση

Το [...] 2027 [...] η Επιτροπή θα[...] επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με τα αποτελέσματα [...] αυτής της επανεξέτασης.

Η Επιτροπή υποβάλλει ιδίως έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων για τα οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

Στην έκθεση η Επιτροπή εξετάζει επίσης τα ακόλουθα:

• Ενδεχόμενες αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (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 CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής.

• Τη συμπερίληψη των επαγγελματικών οχημάτων στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂.

• Τυχόν ειδικούς περιορισμούς για τη συμμόρφωση με το άρθρο 3β παράγραφος 1, λόγω της σχέσης κόστους-οφέλους από κοινωνικοοικονομικής άποψης εξαιτίας συγκεκριμένων εδαφικών μορφολογικών ή μετεωρολογικών συνθηκών, καθώς και επενδύσεων σε βιομεθάνιο που έχουν ήδη πραγματοποιήσει πρόσφατα οι δημόσιες αρχές.

• Την ύπαρξη περιορισμών που αφορούν τις υποδομές σε τρίτες χώρες για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά και κυκλοφορούν εκτός της Ένωσης.

• Αξιολόγηση του ρόλου του διορθωτικού συντελεστή των ανθρακούχων εκπομπών στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

[...] Η έκθεση θα συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.»

19) Το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο [...] [...] άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, [...] στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, [...], στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].»

β) στην παράγραφο 3, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο [...] άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, [...] στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, [...], στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.»

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 1»

20) Τα παραρτήματα I και II [...] του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 αντικαθίστανται από το κείμενο του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού·

21) Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παραρτήματα III, IV, V και VI στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242·

Άρθρο 2

Κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 καταργείται από την/τις [Υπηρεσία [...] Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].

Οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα VI που περιλαμβάνεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2α

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 33), ο όρος «ελκόμενο όχημα» αντικαθίσταται από τον όρο «ρυμουλκούμενο»:

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 59):

«(59) “ηλεκτροκινούμενο ρυμουλκούμενο”: κάθε είδους ρυμουλκούμενο που μπορεί να συμβάλει στην πρόωση του συνδυασμού οχημάτων χρησιμοποιώντας δικό του ηλεκτρικό σύστημα μετάδοσης ισχύος και το οποίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε δημόσιες οδούς χωρίς να έλκεται ενεργά από μηχανοκίνητο όχημα.»

2) Στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.1 στοιχείο δ) προστίθεται το ακόλουθο επιμέρους σημείο iii):

«iii) τον σχεδιασμό και την κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που συνθέτουν το σύστημα πρόωσης και αποθήκευσης ενέργειας στην περίπτωση των ηλεκτροκινούμενων ρυμουλκούμενων.»

Άρθρο 3

Μεταβατικές διατάξεις

[...] Παρά τα οριζόμενα στο άρθρο 2, όσον αφορά τις περιόδους υποβολής στοιχείων πριν από την/τις... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η [...] = ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], εξακολουθούν να εφαρμόζονται ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου... [Υπηρεσία [...] Εκδόσεων: να προστεθεί το [...] έτος [...] Ιουλίου μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού [...]] και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου... [Υπηρεσία [...] Εκδόσεων: να προστεθεί το [...] έτος [...] Ιουλίου [...] μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού [...]].

Άρθρο 4

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 Ιουλίου... [Υπηρεσία [...] Εκδόσεων: να προστεθεί το [...] έτος της [...] Ιουλίου [...] μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού [...]].

[...]

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

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι²⁰

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέσες ειδικές εκπομπές, στόχοι μέσω ειδικών εκπομπών και υπέρβαση εκπομπών

1. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΟΜΑΔΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΠΡΟΦΙΛ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

1.1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ορίζεται επιμέρους ομάδα *sg* για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα.

1.1.1. Για οχήματα της κατηγορίας N, η επιμέρους ομάδα *sg* ορίζεται ως εξής:

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Επαγγελματικό όχημα σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 9 του παρόντος κανονισμού	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
53 και για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών 51	Όχι		Όλα		53
54 και για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών 52	Όχι		Όλα		54
1s	Όχι		Όλα		1s
1	Όχι		Όλα		1
2	Όχι		Όλα		2
3	Όχι		Όλα		3

²⁰ Τα υπάρχοντα παραρτήματα αντικαθίστανται στο παράρτημα Ι· τα νέα παραρτήματα προστίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

4	Όχι	Όλα	<170 kW	Όλα	4-UD
	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	≥ 170 kW	Όλα	4-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 170 kW και < 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	9-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	9-LH
5	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	5-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	< 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	10-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	10-LH

11	Όχι	Όλα	11
12	Όχι	Όλα	12
16	Όχι	Όλα	16

«Έκδοση με κουκέτα»: τύπος θαλάμου που έχει ένα διαμέρισμα πίσω από το κάθισμα του οδηγού και προορίζεται να χρησιμοποιείται για ύπνο, όπως αναφέρεται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

«Έκδοση χωρίς κουκέτα»: τύπος θαλάμου που δεν έχει κουκέτα.

Εάν ένα νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα ανήκει στην επιμέρους ομάδα 4-UD, αλλά δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ σε g/km όσον αφορά τα προφίλ χρήσης UDL ή UDR όπως ορίζονται στο σημείο [...] 1.4, το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα ανήκει στην επιμέρους ομάδα 4-RD.

«Εύρος λειτουργίας»: η απόσταση που μπορεί να διανύσει το όχημα υπό συνθήκες μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων χωρίς επαναφόρτιση ή ανεφοδιασμό καυσίμου, όπως προβλέπεται στο σημείο 1.3.

1.1.2. Για οχήματα της κατηγορίας M, η επιμέρους ομάδα *sg* ορίζεται ως εξής:

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Για οχήματα της κατηγορίας O, η επιμέρους ομάδα sg ορίζεται ως εξής:

Ομάδες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
Όλες οι ομάδες που αναφέρονται στον πίνακα 1 με 1, 2, 3 άξονες	Όπως προβλέπεται στη στήλη «Ομάδα οχημάτων» των πινάκων στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.
Όλες οι ομάδες που αναφέρονται στον πίνακα 4 με [...] 2 ή 3 άξονες	
Όλες οι ομάδες που αναφέρονται στον πίνακα 6	

1.2. Τα επαγγελματικά οχήματα ορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

Κατηγορία οχήματος	Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξωμα που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31.
	Ελκυστήρας	Μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

1.3. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα εύρη λειτουργίας καθορίζονται ως εξής:

Τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος	Εύρος λειτουργίας (OR)
Οχήματα που αντλούν ενέργεια για σκοπούς μηχανικής πρόωσης μόνο από διάταξη αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ή ισχύος	OR = πραγματική αυτονομία εξάντλησης φόρτισης, όπως προβλέπεται στο παράρτημα IV μέρος I σημείο 2.4.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 για το προφίλ χρήσης LHR
Άλλες τεχνολογίες	$H > 350 \text{ km}$

1.4. Ορισμοί των προφίλ χρήσης

RDL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο περιφερειακής διανομής
RDR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο περιφερειακής διανομής
LHL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων
LHR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων
UDL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο αστικής διανομής
UDR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο αστικής διανομής

REL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο περιφερειακής διανομής (EMS)
RER	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο περιφερειακής διανομής (EMS)
LEL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων (EMS)
LER	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων (EMS)
MUL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο δημοτικής χρήσης
MUR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο δημοτικής χρήσης
COL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο κατασκευών
COR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο κατασκευών
HPL	Αστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές με βαρέα οχήματα, χαμηλό φορτίο
HPR	Αστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές με βαρέα οχήματα, αντιπροσωπευτικό φορτίο
UPL	Αστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, χαμηλό φορτίο
UPR	Αστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
SPL	Ημιαστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, χαμηλό φορτίο
SPR	Ημιαστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
IPL	Υπεραστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, χαμηλό φορτίο
IPR	Υπεραστικές [...] <u>επιβατικές</u> μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
CPL	<u>Επιβατικές</u> [...] μεταφορές με πούλμαν, χαμηλό φορτίο
CPR	<u>Επιβατικές</u> [...] μεταφορές με πούλμαν, αντιπροσωπευτικό φορτίο

2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΕΝΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO₂ ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος

Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν που ανήκει σε επιμέρους ομάδα sg ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CO2_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{\nu,mp}$$

$$CO2p_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{\nu,mp}$$

Όπου:

\sum_{mp} το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στο [...] σημείο 1.4.

sg η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα ν σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος.

$W_{sg,mp}$ ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3.

$CO2_{\nu,mp}$ οι εκπομπές CO₂ σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III.

$CO2p_{v,mp}$ οι εκπομπές CO_2 σε g/km του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , και για τη διαμόρφωση πλαισίου (χαμηλό/υψηλό δάπεδο, αριθμός ορόφων) που ισχύει για την επιμέρους ομάδα sg στην οποία ανήκει, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ.

Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO2_{v,mp}$ και $CO2p_{v,mp}$ ορίζονται σε 0.

2.1.1. Συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης ($W_{sg,mp}$) για οχήματα της κατηγορίας N

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Προφίλ χρήσης (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0.125	0.375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0.125	0.375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

** Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.4

2.1.2. Συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης (Wsg, mp) για οχήματα της κατηγορίας M

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Προφίλ χρήσης (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

** Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.4

2.1.3. Συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης (Wsg, mp) για οχήματα της κατηγορίας O

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Προφίλ χρήσης (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

** Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.4

2.2. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα για έναν κατασκευαστή

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε *περίοδο υποβολής στοιχείων*, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ $avgCO2_{sg}$ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας *sg* ή των πρωτογενών οχημάτων τους, κατά περίπτωση, υπολογίζονται ως εξής:

2.2.1. Για οχήματα των κατηγοριών N και O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{σε g/tkm})$$

2.2.2. Για πλήρη ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας M:

$$(avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \text{ (ίσε g/pkm)})$$

2.2.3. Για πρωτογενή οχήματα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \text{ (σε g/pkm)}$$

Όπου:

\sum_v το άθροισμα για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα *sg*, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7β·

$CO2_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

$CO2p_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

V_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα *sg*·

$V_{pv_{sg}}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας *sg*, τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO_2 των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του σημείου 2.2.3·

PL_{sg} το μέσο ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα *sg*, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·

PN_{sg} ο μέσος αριθμός επιβατών των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg , όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.

2.3. Υπολογισμός συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 5

2.3.1 Περίοδοι υποβολής στοιχείων 2019 έως 2024

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων από το 2019 έως το 2024, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) που αναφέρεται στο άρθρο 5 υπολογίζεται ως εξής:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{με ελάχιστο } 0,97$$

όπου:

V_{all} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στις επιμέρους ομάδες $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$.

V_{conv} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στις επιμέρους ομάδες $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, εξαιρουμένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

V_{zlev} το άθροισμα των V_{in} και V_{out} ,

όπου:

$$V_{in} \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

όπου \sum_v το άθροισμα για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στις επιμέρους ομάδες $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$.

$CO2_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών και χαμηλών εκπομπών v , όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1.

LET_{sg} το όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας sg στην οποία ανήκει το όχημα ν, όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.4·

V_{out} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών τα οποία δεν ανήκουν στις επιμέρους ομάδες που αναφέρονται στον ορισμό του V_{in} , και με μέγιστο αριθμό 1,5 % του V_{conv} .

2.3.2 Περίοδοι υποβολής στοιχείων από το 2025 έως 2029

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε **περίοδο υποβολής στοιχείων**, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) που αναφέρεται στο άρθρο 5 υπολογίζεται ως εξής:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1 ή μικρότερο από 0,97 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV ορίζεται σε 1 ή 0,97, αντίστοιχα

Όπου:

x 0,02

y το άθροισμα των V_{in} και V_{out} , διαιρούμενο διά του V_{total} , όπου:

V_{in} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στις επιμέρους ομάδες sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, όπου καθένα εξ αυτών υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

Όπου:

$CO2_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ν, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

LET_{sg} το όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας sg στην οποία ανήκει το όχημα ν, όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.4·

V_{out} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, τα οποία δεν ανήκουν στις επιμέρους ομάδες που αναφέρονται στον ορισμό του V_{in} , και με μέγιστο αριθμό 0,035 του V_{total} .

V_{total} ο συνολικός αριθμός των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων.

Όταν V_{in}/V_{total} μικρότερο από 0,0075, ο συντελεστής ZLEV ορίζεται σε 1.

2.3.3 Περίοδοι υποβολής στοιχείων από το 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Υπολογισμός του ορίου χαμηλών εκπομπών

Το όριο χαμηλών εκπομπών LET_{sg} της επιμέρους ομάδας sg ορίζεται ως εξής:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

Όπου:

$rCO2_{sg}$ οι εκπομπές αναφοράς CO_2 της επιμέρους ομάδας sg , όπως προσδιορίζονται στο σημείο 3.

PL_{sg} το μέσο ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg , όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.

2.4. Υπολογισμός των μεριδίων οχημάτων

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε *περίοδο υποβολής στοιχείων*, το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα $share_{sg}$ υπολογίζεται ως εξής:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε *περίοδο υποβολής στοιχείων*, το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα zev_{sg} υπολογίζεται ως εξής:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε *περίοδο υποβολής στοιχείων*, το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg , το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 7β, συνυπολογίζεται με τις εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του σημείου 2.2, υπολογίζεται ως εξής:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

Όπου:

$Vzev_{sg}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα sg

Vpv_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg , τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του σημείου 2.2.

V_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα sg ·

V ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή.

2.5. Τιμές ωφέλιμου φορτίου, αριθμοί επιβατών και όγκοι φορτίου

Η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου PL_{sg} ενός οχήματος της κατηγορίας N ή O σε μια επιμέρους ομάδα sg υπολογίζεται ως εξής:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Ο μέσος αριθμός επιβατών PN_{sg} ενός οχήματος της κατηγορίας M σε μια επιμέρους ομάδα sg υπολογίζεται ως εξής:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

Όπου:

Σ_{mp} το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης mp

$W_{sg,mp}$ ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·

$PL_{sg,mp}$ η τιμή ωφέλιμου φορτίου που ανήκει στα οχήματα των κατηγοριών N και O στην επιμέρους ομάδα sg για το προφίλ χρήσης mp , όπως ορίζεται στα σημεία 2.5.1 και 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ ο αριθμός επιβατών που αποδίδεται στα οχήματα της κατηγορίας M στην επιμέρους ομάδα sg για το προφίλ χρήσης mp , όπως ορίζεται στο σημείο 2.5.2.

2.5.1. Οχήματα της κατηγορίας N.

Οι τιμές ωφέλιμου φορτίου $PL_{sg, mp}$ (σε τόνους) προσδιορίζονται ως εξής:

Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg^*	Προφίλ χρήσης mp^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.1		Άνευ αντικειμένου		Όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.1		Άνευ αντικειμένου							
54														
1s														
1														
2			Όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.1											
3	Άνευ αντικειμένου													
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	ά.α.	ά.α.	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	ά.α.	ά.α.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	ά.α.	ά.α.	2,6	12,9
16	Άνευ αντικειμένου												2,6	12,9

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

** Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.4

Οι τεχνικώς αποδεκτές μέγιστες τιμές ωφέλιμου φορτίου $maxPL_{sg}$ και οι όγκοι φορτίου CV_{sg} προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3.1.1.

2.5.2. Οχήματα της κατηγορίας Μ.

Οι αριθμοί επιβατών $PN_{sg,mp}$, οι μάζες επιβατών $PM_{sg,mp}$ και οι τεχνικώς αποδεκτοί μέγιστοι αριθμοί επιβατών $maxPN_{sg}$ για την επιμέρους ομάδα sg και το προφίλ χρήσης mp προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3.1.1.

2.5.3. Οχήματα της κατηγορίας Ο.

Οι τιμές ωφέλιμου φορτίου $PL_{sg, mp}$ (σε τόνους) προσδιορίζονται ως εξής:

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Προφίλ χρήσης (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	ά.α.	ά.α.	ά.α.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	ά.α.	ά.α.	ά.α.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	ά.α.	ά.α.	ά.α.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	ά.α.	ά.α.	ά.α.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	ά.α.	ά.α.	ά.α.
622, 622v, 624, 624v, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	ά.α.	ά.α.	ά.α.

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

** Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.4

Οι τεχνικώς αποδεκτές μέγιστες τιμές ωφέλιμου φορτίου $maxPL_{sg}$ και οι όγκοι φορτίου CV_{sg} προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3.1.1.

2.6. Υπολογισμός του συντελεστή στάθμισης των διανυθέντων χιλιομέτρων και του ωφέλιμου φορτίου ή του αριθμού επιβατών

Ο συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου (επιβατών) (MPW_{sg}) μιας επιμέρους ομάδας sg ορίζεται ως το γινόμενο των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων που καθορίζονται στο σημείο 2.6.1 και των τιμών ωφέλιμου φορτίου και αριθμού επιβατών για την επιμέρους ομάδα που καθορίζονται στα σημεία 2.5.1, 2.5.2 και 2.5.3 για τις κατηγορίες οχημάτων N, M και O, αντίστοιχα, τα οποία έχουν κανονικοποιηθεί στην αντίστοιχη τιμή για την επιμέρους ομάδα 5-LH και υπολογίζονται ως εξής:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (για οχήματα των κατηγοριών N και O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)}$$

Όπου:

AM_{sg} τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα που καθορίζονται στα σημεία 2.6.1, 2.6.2 και 2.6.3 για τα οχήματα της αντίστοιχης επιμέρους ομάδας·

AM_{5-LH} τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα που καθορίζονται για την επιμέρους ομάδα 5-LH στο σημείο 2.6.1·

PL_{sg} όπως προσδιορίζεται στα σημεία 2.5.1 και 2.5.3·

PN_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.2·

PL_{5-LH} η τιμή ωφέλιμου φορτίου για την επιμέρους ομάδα 5-LH, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.1.

2.6.1. Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα για οχήματα της κατηγορίας N

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM_{sg} (σε km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

2.6.2. Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα για οχήματα της κατηγορίας M

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM _{sg} (σε km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

2.6.3. Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα για οχήματα της κατηγορίας O

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM _{sg} (σε km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

2.7. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4

Για κάθε κατασκευαστή υπολογίζονται οι ακόλουθες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂:

2.7.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2019 έως το 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg} το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2·

$ZLEV$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·

$share_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

zev_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

pv_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·

$avgCO2_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

$avgCO2p_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

$rCO2_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

3. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

3.1. Τιμές αναφοράς

Οι ακόλουθες τιμές αναφοράς υπολογίζονται με βάση όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα όλων των κατασκευαστών για την περίοδο αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα sg σύμφωνα με το σημείο 3.2.

3.1.1. Για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων sg , οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου $PL_{sg,mp}$, του αριθμού επιβατών $PN_{sg,mp}$, της μάζας επιβατών $PM_{sg,mp}$, του τεχνικώς αποδεκτού μέγιστου ωφέλιμου φορτίου $maxPL_{sg}$, του τεχνικώς αποδεκτού μέγιστου αριθμού επιβατών $maxPN_{sg}$ και του όγκου φορτίου CV_{sg} υπολογίζονται ως εξής:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας O)}$$

(*μόνο για επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις οποίες δεν προβλέπονται ρητές τιμές $PL_{sg,mp}$ ή $PN_{sg,mp}$ προβλέπονται στο σημείο 2.5)

3.1.2. Οι εκπομπές αναφοράς CO_2 $rCO2_{sg}$ που αναφέρονται στο άρθρο 3 υπολογίζονται ως εξής:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα των κατηγοριών N και O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (για οχήματα της κατηγορίας M)}$$

Όπου:

- Σ_v το άθροισμα για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της επιμέρους ομάδας *sg* που ταξινομήθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα *sg* σύμφωνα με το σημείο 3.2·
- $CO2_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1, κατά περίπτωση προσαρμοσμένες σύμφωνα με το παράρτημα II·
- $CO2p_v$ οι ειδικές εκπομπές CO_2 του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1, κατά περίπτωση προσαρμοσμένες σύμφωνα με το παράρτημα II·
- rV_{sg} ο αριθμός όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της επιμέρους ομάδας *sg* που ταξινομήθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα *sg* σύμφωνα με το σημείο 3.2·
- PL_{sg} το μέσο ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα *sg*, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·
- PN_{sg} ο μέσος αριθμός επιβατών των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα *sg*, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·
- $PL_{v,mp}$ το ωφέλιμο φορτίο του οχήματος *v* στο προφίλ χρήσης *mp*, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
- $PN_{v,mp}$ ο αριθμός επιβατών του οχήματος *v* στο προφίλ χρήσης *mp*, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
- $PM_{v,mp}$ η μάζα επιβατών του οχήματος *v* στο προφίλ χρήσης *mp*, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
- $maxPL_v$ το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του οχήματος *v*, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

$maxPN_v$ ο τεχνικός αποδεκτός μέγιστος αριθμός επιβατών του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

CV_v ο όγκος φορτίου του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

3.2. Περίοδοι αναφοράς που ισχύουν για τις επιμέρους ομάδες

Οι ακόλουθες περίοδοι υποβολής στοιχείων εφαρμόζονται ως περίοδοι αναφοράς στις επιμέρους ομάδες οχημάτων:

Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους που εφαρμόζεται ως περίοδος αναφοράς
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Όλες οι άλλες	2025

3.2.1. Εάν κατά την περίοδο αναφοράς, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.2, σε μια επιμέρους ομάδα sg ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όλων των κατασκευαστών είναι μικρότερος από 50, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 $avgCO2_{sg}$, $avgCO2p_{sg}$ όπως προβλέπονται στο σημείο 2.2, και οι εκπομπές αναφοράς CO_2 $rCO2_{sg}$ και $rCO2p_{sg}$, όπως προβλέπονται στο σημείο 3.1.2, ορίζονται σε «0» για όλους τους κατασκευαστές στην επιμέρους ομάδα sg για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το σημείο 2.7 και των στόχων ειδικών εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το σημείο 4.1 για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών $< Y + 5$. Εν προκειμένω, Y είναι το έτος της πρώτης περιόδου υποβολής στοιχείων κατά το οποίο ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όλων των κατασκευαστών στην επιμέρους ομάδα sg είναι τουλάχιστον 50.

Για τον προσδιορισμό των εκπομπών αναφοράς $CO_2 rCO2_{sg}$ και $rCO2p_{sg}$ με σκοπό τον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4, οι αντίστοιχες [...] τιμές που προβλέπονται στο σημείο 3.1.2 υπολογίζονται πρώτα για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y αντί για την περίοδο αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα sg σύμφωνα με το σημείο 3.2.

Στη συνέχεια, οι προκύπτουσες τιμές διαιρούνται διά

- του συντελεστή-στόχου $RET_{sg,Y}$, όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.1, για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς $CO_2 rCO2_{sg}$,
- του συντελεστή-στόχου $RETP_{sg,Y}$, όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.1, για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς $CO_2 rCO2p_{sg}$.

4. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΕΝΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6

4.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών

Για κάθε κατασκευαστή, οι ακόλουθοι στόχοι ειδικών εκπομπών T υπολογίζονται ως εξής:

4.1.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών από το 2025 έως το 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών από το 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg}	το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.2·
$share_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
MPW_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·
rf_{sg}	ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO ₂ που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg , όπως προβλέπεται στο σημείο 4.3·
rfp_{sg}	ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO ₂ που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα πρωτογενή οχήματα των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg , όπως προβλέπεται στο σημείο 4.3·
$zenM_{sg}$	η απαίτηση για οχήματα μηδενικών εκπομπών που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg , όπως προβλέπεται στο σημείο 4.3·
$rCO2_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2·
$rCO2p_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2·
pn_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4.

4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών

Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες *sg* περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO₂ $CO_2(X)$, των στόχων ειδικών εκπομπών $T(X)$ και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ $ET(X)$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων [...] <u>επιβατικών μεταφορών</u> , που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) (<u>πούλμαν και λεωφορεία χαμηλής εισόδου κλάσης II</u>)	επιμέρους ομάδες οχημάτων [...] <u>επιβατικών μεταφορών</u> , που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β (<u>Αστικά λεωφορεία</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ και απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών

4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ rf_{sg} και rfp_{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και [...] <u>6x2</u>	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν και υπεραστικών λεωφορείων (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Ημιρυμουλκούμενα		0	<u>7,5[...]</u>%	<u>7,5[...]</u>%	<u>7,5[...]</u>%

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών πριν από το 2025, όλοι οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ rf_{sg} και rfp_{sg} είναι 0.

4.3.2. Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών $zevM_{sg}$ σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:

Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών $zevM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Αστικά [...] λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	[...] <u>85 %</u>	100 %	100 %

5. ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΧΡΕΩΣΤΙΚΑ ΜΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7

5.1. Πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂

5.1.1. Συντελεστές-στόχοι

Για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων sg και περίοδο υποβολής στοιχείων ενός έτους Y , οι συντελεστές-στόχοι ορίζονται ως εξής:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

Όπου:

lY, uY

οι τιμές του κατώτερου και του ανώτερου έτους

- στο σύνολο $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ για τις ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στη στήλη $X = 2025$ του πίνακα στο σημείο 4.2,
- στο σύνολο $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ για όλες τις άλλες επιμέρους ομάδες sg ,

που ορίζουν το μικρότερο διάστημα για το οποίο ισχύει η συνθήκη $lY \leq Y <$

uY .

rY	το έτος της περιόδου αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg σύμφωνα με το σημείο 3.2.
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ της επιμέρους ομάδας sg για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα των ετών lY και uY σύμφωνα με το σημείο 4.3.
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ της επιμέρους ομάδας sg για τα πρωτογενή οχήματα των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων των ετών lY και uY σύμφωνα με το σημείο 4.3.
$zenM_{sg,lY}, zenM_{sg,uY}$	οι απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών όσον αφορά τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα των ετών lY και uY σύμφωνα με το σημείο 4.3.

Για τα έτη υποβολής στοιχείων $Y < rY$, οι τιμές των $RET_{sg,Y}$, $ETp_{sg,Y}$ και $ZET_{sg,Y}$ ορίζονται σε 1, ώστε η συμβολή της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg στην πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ να είναι μηδενική.

5.1.2. Πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂

5.1.2.1. Για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων sg και περίοδο υποβολής στοιχείων ενός έτους Y , καθορίζονται οι ακόλουθες πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Για κάθε κατασκευαστή και για τις περιόδους υποβολής στοιχείων ενός έτους Y από το 2019 έως το 2024, καθορίζονται οι ακόλουθες πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Για κάθε κατασκευαστή και για τις περιόδους υποβολής στοιχείων ενός έτους Y από το 2025 έως το 2040, καθορίζονται οι ακόλουθες πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

Όπου:

\sum_{sg}	το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό της συγκεκριμένης πορείας εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2·
$share_{sg}$	το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
MPW_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·
$rCO2_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2·
$rCO2p_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2·
pv_{sg}	το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg, το οποίο συνυπολογίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO ₂ των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ του σημείου 2.2

5.2. Υπολογισμός των πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2040, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών $cCO2(X)_Y$ και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$), είναι η μέγιστη από τις ακόλουθες τιμές και 0 (δηλ. τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών δεν μπορούν να είναι αρνητικά):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

Όπου:

- $ET(X)_Y$ η πορεία εκπομπών του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y , η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.1 ($X = 2025, NO, M$).
- $CO2(X)_Y$ οι μέσες ειδικές εκπομπές του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y , οι οποίες προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.7 ($X = 2025, NO, M$).
- $T(X)_Y$ ο στόχος ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y , ο οποίος προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4 ($X = 2025, NO, M$).
- V_Y ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y .

5.3. Όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών

Για κάθε κατασκευαστή, τα όρια χρεωστικών μορίων εκπομπών $limCO2(X)_Y$ σε μια περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y καθορίζονται ως εξής:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους $Y < 2030$.

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους $Y \geq 2030$.

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους $Y \geq 2030$.

Όπου:

- $T(X)_Y$ ο στόχος ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y , ο οποίος προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4 ($X = 2025, NO, M$).
- $V(X)_Y$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την **περίοδο υποβολής στοιχείων του** έτους Y στις επιμέρους ομάδες οχημάτων, τα οποία περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO_2 $CO2(X)$ σύμφωνα με το σημείο 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Πρώιμα πιστωτικά μόρια εκπομπών

Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν *κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του* έτους 2025 μειώνονται κατά ποσό που αντιστοιχεί στα πιστωτικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν πριν από *την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων*, που προσδιορίζεται για κάθε κατασκευαστή ως εξής:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025} \cdot \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

Όπου:

\min	η ελάχιστη από τις δύο τιμές που αναφέρονται εντός των παρενθέσεων·
$\sum_{Y=2019}^{2024}$	το άθροισμα για τις <i>περίόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019</i> έως το 2024·
$dCO2(NO)_Y$	τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για <i>την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y</i> , όπως καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2·
$cCO2(NO)_Y$	τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την <i>περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y</i> , όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

6. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΕΝΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε *περίοδο υποβολής στοιχείων* του έτους Y από *το έτος 2025* και εξής, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών CO₂ $exeCO2(X)_Y$ ανά κατηγορία οχημάτων προσδιορίζεται με τους τύπους που ακολουθούν, εάν η τιμή είναι θετική (X = NO, M). Εάν από τους ακόλουθους υπολογισμούς προκύψει αρνητική τιμή για τις υπερβάσεις εκπομπών $exeCO2(X)_Y$, οι υπερβάσεις εκπομπών ορίζονται σε 0.

Για την *περίοδο υποβολής στοιχείων* του έτους 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2026 έως το 2028, από το 2030 έως το 2033 και από το 2035 έως το 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2030 έως το 2033 και από το 2035 έως το 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y = 2029, 2034 και 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y = 2034 και 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Όπου:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ το άθροισμα για τις *περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2024*.

$\sum_{I=2025}^Y$ το άθροισμα για τις *περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το έτος Y*.

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ το άθροισμα για τις *περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών J από το 2025 έως το έτος (Y-1)*.

$\sum_{I=2025}^{2039}$ το άθροισμα για τις *περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το 2039*.

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ το άθροισμα για τις *περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών J από το 2030 έως το έτος (Y-1)*.

$dCO2(X)_Y$ τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την *περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2 (X = NO, M).

$cCO2(X)_Y$ τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την *περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y*, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2 (X = NO, M).

$limCO2(X)_Y$ το όριο χρεωστικών μορίων, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.3 (X = NO, M):

$redCO2(X)$ η μείωση των χρεωστικών μορίων εκπομπών της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.4 (X = NO, M).

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών $exeCO2(X)_Y$ ορίζεται σε 0 (X = NO, M).

Οι υπερβάσεις εκπομπών CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, είναι:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Διαδικασίες προσαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 11

1. ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ CO₂ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 11 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Κατόπιν τροποποίησης των διαδικασιών έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, οι εκπομπές αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο σημείο 3.1.2 του παραρτήματος Ι υπολογίζονται εκ νέου.

Για τον σκοπό αυτό, οι εκπομπές CO₂ σε g/km των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων *v* της περιόδου αναφοράς και των πρωτογενών οχημάτων τους που προσδιορίζονται για προφίλ χρήσης *mp*, όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι σημείο 2.1, προσαρμόζονται ως εξής:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

Όπου:

\sum_r το άθροισμα για όλα τα αντιπροσωπευτικά οχήματα *r* για την επιμέρους ομάδα *sg*.

Sg η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το όχημα *v*.

S_{r,sg} ο στατιστικός συντελεστής στάθμισης του αντιπροσωπευτικού οχήματος *r* για την επιμέρους ομάδα *sg*.

$CO2(RP)_{v,mp}$ οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος *v* σε g/km, όπως προσδιορίζονται στο προφίλ χρήσης *mp* και με βάση τα δεδομένα παρακολούθησης της περιόδου αναφοράς.

$CO_2(RP)_{r,mp}$	οι ειδικές εκπομπές CO ₂ του αντιπροσωπευτικού οχήματος r σε g/km, όπως προσδιορίζονται στο προφίλ χρήσης mp , σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά του μέτρα όπως εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο αναφοράς·
$CO_{2r,mp}$	οι ειδικές εκπομπές CO ₂ του αντιπροσωπευτικού οχήματος r , όπως προσδιορίζονται στο προφίλ χρήσης mp σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του σύμφωνα με τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α)·
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	οι ειδικές εκπομπές CO ₂ του πρωτογενούς οχήματος του βαρέος επαγγελματικού οχήματος v σε g/km, όπως προσδιορίζονται στο προφίλ χρήσης mp και με βάση τα δεδομένα παρακολούθησης της περιόδου αναφοράς·
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	οι ειδικές εκπομπές CO ₂ του πρωτογενούς οχήματος του αντιπροσωπευτικού οχήματος r σε g/km, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά του μέτρα όπως εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο αναφοράς·
$CO_{2pr,mp}$	οι ειδικές εκπομπές CO ₂ του πρωτογενούς οχήματος του αντιπροσωπευτικού οχήματος r , όπως προσδιορίζονται στο προφίλ χρήσης mp σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά του μέτρα σύμφωνα με τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α).

Οι ειδικές εκπομπές CO₂ κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III με τη χρήση των εν λόγω τιμών για τις παραμέτρους που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο στ), οι οποίες ισχύουν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α).

Τα αντιπροσωπευτικά οχήματα ορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ CO₂ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 11 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Εάν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους *Y* οι ειδικές εκπομπές CO₂ ορισμένων νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ενός κατασκευαστή έχουν προσδιοριστεί με τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, οι εκπομπές αναφοράς CO₂ rCO_{2sg} της επιμέρους ομάδας οχημάτων *sg* που χρησιμοποιείται στα σημεία 4 και 5.1 του παραρτήματος I υπολογίζονται ως εξής:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

όπου:

\sum_i το άθροισμα που αφορά

- για $i = [\dots]0$: τη μη τροποποιημένη διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, για την οποία ισχύουν οι αρχικές εκπομπές αναφοράς CO₂ χωρίς προσαρμογές, και
- για $i \geq 1$: όλες τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

V_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους *Y* και στην επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg*

$V_{sg,i}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους *Y* και στην επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg*, της οποίας οι ειδικές εκπομπές CO₂ έχουν προσδιοριστεί με την τροποποίηση *i*

$rCO_{2sg,i}$ are:

- για $i = 0$: οι μη προσδιορισμένες εκπομπές αναφοράς CO₂
- για $i \geq 1$: οι εκπομπές αναφοράς CO₂ έχουν προσδιοριστεί για την επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* με την τροποποίηση *i*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ²¹

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Κανονικοποίηση των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 4

1. ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

Για τον υπολογισμό σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος Ι, οι τιμές των εκπομπών CO₂ CO_{2v,mp} των οχημάτων κανονικοποιούνται ως εξής:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{για οχήματα των κατηγοριών N και O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{για οχήματα της κατηγορίας M})$$

Οι τιμές των εκπομπών CO₂ [(CO₂p)]_(v,mp) των πρωτογενών οχημάτων κανονικοποιούνται σύμφωνα με την ίδια μεθοδολογία, με τη χρήση των παραμέτρων για τα πρωτογενή οχήματα.

Όπου:

CO_{2v,mp} οι κανονικοποιημένες εκπομπές CO₂ του οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του παραρτήματος Ι σημείο 2.1·

reportCO_{2v,mp} οι εκπομπές CO₂ σε g/km [...] του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

ΔCO_{2v,mp}(m) να προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3·

²¹ Βλ. υποσημείωση 20.

$\Delta CO_2 c_{v,mp}$	να προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4·
$PL_{v,mp}$	το ωφέλιμο φορτίο του οχήματος v στο προφίλ χρήσης mp , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
$PL_{sg,mp}$	το ωφέλιμο φορτίο για την επιμέρους ομάδα sg και το προφίλ χρήσης mp , όπως προβλέπεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος I·
$PM_{v,mp}$	η μάζα επιβατών του οχήματος v στο προφίλ χρήσης mp , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
$PM_{sg,mp}$	η μάζα επιβατών για την επιμέρους ομάδα sg και το προφίλ χρήσης mp , όπως προβλέπεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος I·
cCW_v	η διόρθωση του ιδίου βάρους του οχήματος v σύμφωνα με το σημείο 2.

2. ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΙΔΙΟΥ ΒΑΡΟΥΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Δεδομένου ότι η μεταφορική ωφελιμότητα ενός οχήματος αυξάνεται με το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του ή τον τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο αριθμό επιβατών του, αλλά για τεχνικούς λόγους οι υψηλότερες τιμές για τις παραμέτρους αυτές συσχετίζονται με μεγαλύτερα ίδια βάρη και, συνεπώς, με υψηλότερες εκπομπές CO₂, για τους σκοπούς της κανονικοποίησης των ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το σημείο 1 εφαρμόζεται η ακόλουθη διόρθωση του ιδίου βάρους ενός οχήματος v στην επιμέρους ομάδα sg :

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ για οχήματα της κατηγορίας N [...]·}$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{για οχήματα της κατηγορίας O·}}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \text{ για οχήματα της κατηγορίας M·}$$

Όπου:

a_{sg}	γραμμικός συντελεστής που ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1 για την περίοδο υποβολής στοιχείων του οχήματος v
$maxPL_v$	το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β
$maxPN_v$	ο τεχνικώς αποδεκτός μέγιστος αριθμός επιβατών του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β
$maxPL_{sg}$	το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg , όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.5 του παραρτήματος I
$maxPN_{sg}$	ο τεχνικώς αποδεκτός μέγιστος αριθμός επιβατών της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg , όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.5 του παραρτήματος I

2.1. Προσδιορισμός των παραμέτρων κανονικοποίησης

Για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, οι παράμετροι a_{sg} και b_{sg} προσδιορίζονται με ανάλυση γραμμικής παλινδρόμησης της συσχέτισης των τιμών του CW_v με τις τιμές του $maxPL_v$ (οχήματα των κατηγοριών N και O) και του $maxPN_v$ (οχήματα της κατηγορίας M), λαμβανομένων υπόψη όλων των νέων ταξινομημένων οχημάτων v στην επιμέρους ομάδα sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ για οχήματα της κατηγορίας N [...]}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ για οχήματα της κατηγορίας M.}$$

Όπου:

- CW_v το ίδιο βάρος του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β· εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη ακριβής τιμή, μπορεί να υπολογιστεί κατά προσέγγιση με τη διορθωμένη πραγματική μάζα του οχήματος v
- $maxPL_v$ το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
- $maxPN_v$ ο τεχνικώς αποδεκτός μέγιστος αριθμός επιβατών του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

3. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΓΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΜΑΖΑΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Η εκ των υστέρων μεταβολή των εκπομπών CO₂ ενός οχήματος v που πρέπει να προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp λόγω εκ των υστέρων μεταβολής της συνολικής μάζας που πρέπει να αποδοθεί στο όχημα για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ ορίζεται με την ακόλουθη γραμμική προσέγγιση:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (Mr - MI)$$

Όπου:

- m η μεταβολή της συνολικής μάζας που αποδίδεται στο όχημα v για τον προσδιορισμό των οικείων εκπομπών CO₂·
- $CO_{2v,r}$ οι εκπομπές CO₂ του οχήματος v σε g/km, χωρίς μεταβολή της μάζας, οι οποίες προσδιορίζονται για το ίδιο προφίλ χρήσης mp , σε αντιπροσωπευτικές συνθήκες φόρτωσης·

$CO_{2v,1}$	οι εκπομπές CO ₂ του οχήματος v σε g/km, χωρίς μεταβολή της μάζας, οι οποίες προσδιορίζονται για το ίδιο προφίλ χρήσης mp , σε συνθήκες χαμηλής φόρτωσης·
Mf	η συνολική μάζα οχήματος στην προσομοίωση, χωρίς μεταβολή της μάζας, για το ίδιο προφίλ χρήσης mp , σε αντιπροσωπευτικές συνθήκες φόρτωσης·
MI	η συνολική μάζα οχήματος στην προσομοίωση, χωρίς μεταβολή της μάζας, για το ίδιο προφίλ χρήσης mp , σε συνθήκες χαμηλής φόρτωσης.

4. ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΥΣ ΟΓΚΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα οχήματα της κατηγορίας O της ίδιας επιμέρους ομάδας έχουν διαφορετικούς όγκους φορτίου. Δεδομένου ότι η μεταφορική ωφελιμότητα ενός οχήματος αυξάνεται με τον όγκο φορτίου, αλλά για τεχνικούς λόγους η αύξηση αυτή συσχετίζεται επίσης με υψηλότερες εκπομπές CO₂, εφαρμόζεται η ακόλουθη διόρθωση των εκπομπών CO₂ ενός οχήματος v στην επιμέρους ομάδα sg :

$$\Delta CO_{2cv,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

Όπου:

$a_{sg,mp}$ γραμμικός συντελεστής που ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4.1 για την περίοδο υποβολής στοιχείων του οχήματος v ·

CV_v ο όγκος φορτίου του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

CV_{sg} ο όγκος φορτίου της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg , όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.5 του παραρτήματος I.

Για οχήματα των κατηγοριών N και M, η διόρθωση των εκπομπών $\Delta CO_{2cv,mp}$ CO₂ είναι 0.

4.1. Προσδιορισμός των παραμέτρων κανονικοποίησης

Για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων και προφίλ χρήσης, οι παράμετροι $a_{sg,mp}$ και $b_{sg,mp}$ προσδιορίζονται με ανάλυση γραμμικής παλινδρόμησης της συσχέτισης των τιμών του $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ με τις τιμές του CV_v , λαμβανομένων υπόψη όλων των νέων ταξινομημένων οχημάτων v στην επιμέρους ομάδα sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

Όπου:

CV_v ο όγκος φορτίου του οχήματος v , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

$reportCO2_{v,mp}, \Delta CO2_{v,mp}(m)$ όπως ορίζονται στο σημείο 1.»

[...]²²

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Κανόνες σχετικά με τα δεδομένα προς παρακολούθηση και δήλωση, όπως αναφέρονται στα άρθρα 13α και 13β

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

- α) αναγνωριστικοί αριθμοί οχημάτων για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2, που ταξινομούνται στην επικράτεια του κράτους μέλους·
- β) επωνυμία κατασκευαστή·
- γ) μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή)·
- δ) ο κωδικός του αμαξώματος, όπως δηλώνεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συμπληρωματικών ψηφίων που αναφέρονται στο παράρτημα I προσάρτημα 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- ε) στην περίπτωση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) ή β), οι πληροφορίες σχετικά με το συγκρότημα παραγωγής ισχύος που καθορίζονται στις καταχωρίσεις 23, 23.1 και 26 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- στ) η μέγιστη ταχύτητα του οχήματος όπως ορίζεται στην καταχώριση 29 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ζ) το στάδιο ολοκλήρωσης, όπως αναφέρεται στο επιλεγμένο υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής·
- η) η κατηγορία του οχήματος, όπως ορίζεται στην καταχώριση 0.4 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- θ) ο αριθμός των αξόνων, όπως ορίζεται στην καταχώριση 1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ι) η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, όπως ορίζεται στην καταχώριση 16.1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ια) το έκτυπο του κρυπτογραφικού κλειδιού του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή, όπως ορίζεται στην καταχώριση 49.1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης· για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 30 Ιουνίου 2025, τα κράτη μέλη μπορούν να δηλώνουν μόνο τους πρώτους 8 χαρακτήρες του κρυπτογραφικού κλειδιού·
- ιβ) οι ειδικές εκπομπές CO₂, όπως ορίζονται στην καταχώριση 49.5 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ιγ) η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου, όπως ορίζεται στην καταχώριση 49.6 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

²² [...]

- ιδ) η ημερομηνία ταξινόμησης·
- ιε) η τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα του συνδυασμού για φορτηγό κατηγορίας N3 σε εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό (EHC) αναφερόμενο στο άρθρο 3 σημείο 24), όπως διευκρινίζεται στην καταχώριση 16.4 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος·
- ([...]ιστ) για οχήματα ειδικού σκοπού, ο χαρακτηρισμός τους όπως ορίζεται στην καταχώριση 51 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ιζ) ο αριθμός των κινητήριων αξόνων, όπως ορίζεται στην καταχώριση 3 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- [...] ιη) για οχήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, οι πληροφορίες ότι το όχημα σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης·
- [...] ιθ) για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία ή τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, η επιβεβαίωση ότι το όχημα έχει ταξινομηθεί για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία ή τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και ότι πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού. Για όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που έχουν λάβει επιμέρους έγκριση, οι αντίστοιχες πληροφορίες είναι οι πληροφορίες που παρέχονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΕ ή στο πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης ΕΕ οχήματος ή στο πιστοποιητικό εθνικής επιμέρους έγκρισης σύμφωνα με τα υποδείγματα που καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/683²³ της Επιτροπής, ανεξάρτητα από τυχόν εθνικές εξαιρέσεις που ισχύουν δυνάμει του άρθρου 45 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

²³ 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, σ. 1).

ΜΕΡΟΣ Β: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣ ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 13β, κάθε δηλών δηλώνει τα ακόλουθα δεδομένα για τα οχήματα για τα οποία υποχρεούται να προσκομίσει φάκελο αρχείων κατασκευαστή (MRF) ή φάκελο πληροφοριών οχήματος (VIF) σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής²⁴.

Για τα οχήματα που αναφέρονται στο μέρος Α στοιχεία ιστ) και ιζ) του παραρτήματος IV, ο κατασκευαστής που αναφέρεται στο άρθρο 7α ενημερώνει επίσης την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 4 και 5, αν το όχημα το οποίο διαφορετικά θα εξαιρούνταν από τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 3α δεν εξαιρείται από τις εν λόγω υποχρεώσεις.

Κατηγορίες / Επιμέρους ομάδες οχημάτων	Δηλούντες			
	Κατασκευαστής πρωτογενών οχημάτων ⁽¹⁾	Κατασκευαστής ενδιάμεσων οχημάτων ⁽²⁾	Κατασκευαστής οχημάτων ⁽³⁾	Ορισθείσα τεχνική υπηρεσία ⁽⁸⁾
N / όλες	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	– MRF ⁽⁴⁾ – Πρόσθετες πληροφορίες *	Άνευ αντικειμένου
M / όλες	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Πρόσθετες πληροφορίες* για το πρωτογενές όχημα.	Άνευ αντικειμένου	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Πρόσθετες πληροφορίες * για το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα.	Άνευ αντικειμένου
O / όλες	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	– MRF ⁽⁹⁾ – Πρόσθετες πληροφορίες *	– MRF ⁽⁹⁾ – Πρόσθετες πληροφορίες *

²⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145).

- (1) Άρθρο 3 παράγραφος 29 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (2) Άρθρο 3 παράγραφος 31 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (3) Άρθρο 3 παράγραφος 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (4) Άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (5) Σημείο 2.3 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (6) Σημείο 2.4 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (7) Σημείο 2.7.5 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
- (8) Άρθρο 8 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής
- (9) Άρθρο 8 παράγραφος 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής

***Πρόσθετες πληροφορίες:**

Όχι	Παράμετρος παρακολούθησης	Πηγή	Ισχύει για οχήματα
15	Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή)		Όλα
24	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης	Σημείο 0.4 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VI προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
25	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης)	Σημείο 0.1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VI προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
32	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του άξονα	Σημείο 0.4 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VII προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα· Κατηγορία Ο·

33	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του άξονα)	Σημείο 0.1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VII προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα· Κατηγορία Ο·
39	Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή ελαστικών	Σημείο 1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος X προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα· Κατηγορία Ο·
40	Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή ελαστικών)	Σημείο 3 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος X προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα· Κατηγορία Ο·
72	Αριθμός της άδειας λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης		Όλα
75	Μάζα εκπομπών CO ₂ του κινητήρα σε WHTC (8) (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, ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
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, ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
77	Μάζα εκπομπών CO ₂ του κινητήρα σε WHSC (9) (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, ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
78	Κατανάλωση καυσίμου του κινητήρα σε WHSC (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, ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·

101	Για οχήματα με ημερομηνία προσομοίωσης από 1ης Ιουλίου 2020, ο αριθμός έγκρισης τύπου του κινητήρα	Σημείο 1.2.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, 6 ή 7 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011, ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία N· Κατηγορία M: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
102	Για οχήματα με ημερομηνία προσομοίωσης από 1ης Ιουλίου 2021, το αρχείο τιμών οριοθετημένων με κόμματα που φέρει το ίδιο όνομα με το αρχείο εργασίας και την επέκταση .vsum, και το οποίο περιλαμβάνει συγκεντρωτικά αποτελέσματα ανά προσομοιούμενο προφίλ χρήσης και κατάσταση ωφέλιμου φορτίου	Αρχείο που παράγεται από το εργαλείο προσομοίωσης που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 στη μορφή διεπαφής γραφικών χρήστη (GUI) του	'[...] <u>όλες</u>

ΜΕΡΟΣ Γ: ΕΥΡΗ ΤΙΜΩΝ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ (CDXA) ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13γ

Για τη δημοσιοποίηση της τιμής $Cd \times A$ που καθορίζεται στην καταχώριση 23 σύμφωνα με το άρθρο 13γ, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα εύρη τιμών που καθορίζονται στον ακόλουθο πίνακα που περιέχει το αντίστοιχο εύρος για κάθε τιμή $Cd \times A$:

Εύρος	Τιμή $Cd \times A$ [m2]	
	Ελάχ. $Cd \times A$ ($Cd \times A \geq$ ελάχ. $Cd \times A$)	Μέγ. $Cd \times A$ ($Cd \times A <$ μέγ. $Cd \times A$)
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
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 V

Δήλωση και διαχείριση δεδομένων που αναφέρονται στα άρθρα 13α έως 13γ

1. ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

- 1.1. Τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος A διαβιβάζονται στον οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 13α μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων από το σημείο επαφής της αρμόδιας αρχής.

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. ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

- 2.1. Οι κατασκευαστές κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή 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. 19/2011²⁵ της Επιτροπής, 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 στον οργανισμό.
- Ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των εν λόγω στοιχείων.
- Οι κοινοποιήσεις αποστέλλονται στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.

²⁵ 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).

- 2.2. Τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2 διαβιβάζονται στον οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 13β μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων από το σημείο επαφής του κατασκευαστή.

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

3. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

- 3.1. Ο οργανισμός επεξεργάζεται τα δεδομένα που διαβιβάζονται σύμφωνα με τα σημεία 1.1 και 2.2 και καταγράφει τα επεξεργασμένα δεδομένα στο μητρώο.
- 3.2. Τα δεδομένα που αφορούν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων και καταγράφηκαν στο μητρώο δημοσιοποιούνται έως την 30ή Απριλίου κάθε έτους, με εξαίρεση τις ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων:
- 3.2.1. αριθμός αναγνώρισης του οχήματος·
 - 3.2.2. επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης·
 - 3.2.3. μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης)·
 - 3.2.4. επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του άξονα·
 - 3.2.5. μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του άξονα)·
 - 3.2.6. επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή ελαστικών·
 - 3.2.7. μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή ελαστικών)·
 - 3.2.8. μοντέλο κινητήρα·
 - 3.2.9. μοντέλο μετάδοσης·
 - 3.2.10. μοντέλο επιβραδυντή·
 - 3.2.11. μοντέλο μετατροπέα ροπής·
 - 3.2.12. μοντέλο γωνίας μετάδοσης κίνησης·
 - 3.2.13. μοντέλο άξονα·
 - 3.2.14. μοντέλο οπισθέλκουσας·
 - 3.2.15. το αρχείο τιμών οριοθετημένων με κόμματα που φέρει το ίδιο όνομα με το αρχείο εργασίας και την επέκταση .vsuim, και το οποίο περιλαμβάνει συγκεντρωτικά αποτελέσματα ανά προσομοιούμενο προφίλ χρήσης και κατάσταση ωφέλιμου φορτίου.

- 3.3. Όταν αρμόδια αρχή ή κατασκευαστές εντοπίζουν σφάλματα στα υποβληθέντα δεδομένα, γνωστοποιούν αμελλητί τα σφάλματα αυτά στην Επιτροπή και στον οργανισμό, υποβάλλοντας αναφορά γνωστοποίησης σφαλμάτων στον οργανισμό 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, κατά περίπτωση, διορθώνει τα δεδομένα στο μητρώο.
- 3.5. Με τη συνδρομή του οργανισμού, η Επιτροπή καθιστά εγκαίρως διαθέσιμα, σε ηλεκτρονική μορφή, τα διαβιβασθέντα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 1.1 και 2.2 πριν από τις προθεσμίες διαβίβασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 13α
Άρθρο 5	Άρθρο 13β
Άρθρο 6	Άρθρο 13γ
Άρθρο 7	Άρθρο 13δ
Άρθρο 8	Άρθρο 13ε
Άρθρο 9	Άρθρο 13στ
Άρθρο 10	-
Άρθρο 11	Άρθρο 14
Άρθρο 12	Άρθρο 16
Άρθρο 13	Άρθρο 17
Άρθρο 14	-
Παράρτημα I	Παράρτημα IV
Παράρτημα II	Παράρτημα V»

