



2024/1610

6.6.2024

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1610 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 14ης Μαΐου 2024**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού<sup>(3)</sup>, οι οποίοι εγκρίθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία». Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας της COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης, και του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών που έχουν 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 και ευπαθείς ομάδες, όπως τα νοικοκυριά και τα άτομα με χαμηλό εισόδημα, 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) Μετά την έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο των βασικών στοιχείων της δέσμης νομοθετικών μέτρων περί προσαρμογής στον στόχο του 55 % (Fit for 55), όπως προτάθηκε από την Επιτροπή τον Ιούλιο του 2021 η Ένωση υπέβαλε τον Οκτώβριο του 2023 επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά (ΕΚΣ) της Ένωσης και των κρατών μελών της στη UNFCCC, επιβεβαιώνοντας ότι η Ένωση θα μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.
- (4) Με την έγκριση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>, η Ένωση κατοχύρωσε σε ενωσιακή νομοθετική πράξη τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας εντός της Ένωσης το αργότερο έως το 2050 και τον στόχο της επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια. Επιπλέον, με τον εν λόγω κανονισμό θεσπίζεται δεσμευτικός ενωσιακός στόχος 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

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 349 της 29.9.2023, σ. 134.

<sup>(2)</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 2024.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

<sup>(4)</sup> 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).

επίπεδα του 1990. Προσδιορίζεται επίσης το πλαίσιο για τον καθορισμό ενδιάμεσων στόχων της Ένωσης για το κλίμα και για τη δημοσίευση του προβλεπόμενου ενδεικτικού προϋπολογισμού της Ένωσης για τα αέρια του θερμοκηπίου για την περίοδο 2030-2050.

- (5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών. Στην ανακοίνωση που εξέδωσε στις 9 Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», η Επιτροπή καθορίζει έναν χάρτη πορείας για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον για τις ευρωπαϊκές μεταφορές, με σχέδιο δράσης για την επίτευξη μείωσης των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών κατά 90 % έως το 2050. Τα βαρέα οχήματα ευθύνονται σήμερα για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές στην Ένωση και για πάνω από το 6 % των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης.
- (6) Η δέσμη νομοθετικών μέτρων περί προσαρμογής στον στόχο του 55 % 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 Συμβουλίου (9) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω δέσμης νομοθετικών μέτρων.
- (7) Στην ανακοίνωση που εξέδωσε στις 18 Μαΐου 2022 σχετικά με το σχέδιο REPowerEU, η Επιτροπή παρουσίασε σχέδιο για την απεξάρτηση της Ένωσης από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα πολύ πριν από το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας. Στην εν λόγω 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.
- (8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων οχημάτων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις εκπομπών πέραν του 2030, ώστε ο τομέας των βαρέων οχημάτων να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.
- (9) Αναμένεται ότι οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους 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 και των συναφών θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας. Στα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ υπάρχουν διαρκώς νέες τεχνολογικές εξελίξεις.
- (10) Νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων οχημάτων θα πρέπει να τεθούν από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, και να δοθεί το απαραίτητο μήνυμα για την επιτάχυνση της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση, να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής βιομηχανίας σε μια παγκόσμια αγορά και να μειωθεί το κόστος λειτουργίας για τις εταιρείες μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η Ένωση εκπληρώνει τους στόχους της σχετικά με το κλίμα και τον στόχο της άμβλυνσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- (11) Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ένα ιδιαίτερα οξύ πρόβλημα στις πόλεις, το οποίο επηρεάζει την υγεία εκατομμυρίων Ευρωπαίων πολιτών. Οι μεταφορές αποτελούν μία από τις κύριες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η επιτάχυνση της διάδοσης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μέσω ενισχυμένων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, θα συμβάλει στην άμβλυνση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα.
- (12) 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» στοχεύει στην επίτευξη της από κοινού δημιουργίας πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Στο εν λόγω πλαίσιο, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης ώστε το οικοσύστημα κινητικότητας να πλαισιώσει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στην οδό μετάβασης λαμβάνονται ιδιαίτερος υπόψη οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας και η διαβούλευση, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, με τους κοινωνικούς εταίρους. Αξιοποιούνται επίσης αφενός το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων, με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων, για να κινητοποιηθεί ο ιδιωτικός τομέας και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεπίδειξη του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, και αφετέρου ο μηχανισμός ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των

(9) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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).

ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό 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 Συμβουλίου <sup>(6)</sup> («Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα»), με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η εν λόγω μετάβαση στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Φεβρουαρίου 2023 με τίτλο «Βιομηχανικό σχέδιο της Πράσινης Συμφωνίας για την εποχή των μηδενικών καθαρών εκπομπών» 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. Η πρόσβαση στην κατάρτιση και την επανεκπαίδευση σε διάφορους τομείς που πρέπει να υποστούν θεμελιώδεις αλλαγές, συμπεριλαμβανομένων του τομέα των βαρέων οχημάτων και του τομέα ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, είναι κρίσιμη σημασία για μια κοινωνικά δίκαιη και αποτελεσματική μετάβαση. Οι επενδύσεις στις δεξιότητες που απαιτούνται για μια αποτελεσματική μετάβαση αποτελούν συλλογική ευθύνη. Οι εργαζόμενοι και τα άτομα που αναζητούν εργασία θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ευκαιρίες επανεκπαίδευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων, και η συμμετοχή τους στις εν λόγω μαθησιακές δραστηριότητες θα πρέπει να υποστηρίζεται. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αυξήσουν τις επενδύσεις για την επανεκπαίδευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και να χαρτογραφήσουν και να αναλύσουν τις προβλεπόμενες αλλαγές στην αγορά εργασίας.

- (13) Μαζί με πρωτοβουλίες για την επιτάχυνση της στροφής προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, η ενίσχυση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα οχήματα και η ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> του τομέα των βαρέων οχημάτων. Οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για το σύνολο του ενωσιακού στόχου οχημάτων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό συμπληρώνονται από τις απαιτήσεις για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(7)</sup>. Η χρηματοδότηση της Ένωσης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη υποδομών σε εθνικό επίπεδο. Η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα είναι επίσης σημαντική και σε ιδιωτικούς χώρους που δεν είναι προσβάσιμοι στο κοινό, όπως σε ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, που παρέχουν φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο λήψης μέτρων στο πλαίσιο της αναθεώρησης των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους προκειμένου να διασφαλίσουν την παροχή κατάλληλων υποδομών για τη φόρτιση των βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας και στο σημείο προορισμού τους. Δεδομένων των πιθανών περιορισμών σε σχέση με τις υποδομές σε τρίτες χώρες, είναι επίσης σκόπιμο να εξεταστεί ο αντίκτυπος του παρόντος κανονισμού στη δυνατότητα των νέων βαρέων οχημάτων που ταξινομούνται στην ΕΕ να κυκλοφορούν εκτός της Ένωσης.
- (14) Το 2015, μετά την έκδοση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(8)</sup>, το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές (το «φόρουμ») συστάθηκε από την Επιτροπή. Το φόρουμ επικουρεί την Επιτροπή στην υλοποίηση των δραστηριοτήτων και των προγραμμάτων της Ένωσης που αποσκοπούν στην προώθηση της ανάπτυξης βιώσιμων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Μετά την έκδοση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα διασφαλίσει ότι το φόρουμ στηρίζει την αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που απαιτούνται για την εκπλήρωση των ενισχυμένων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα οχήματα, και ότι παρέχει στοιχεία για την επανεξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, ώστε οι στόχοι που ορίζονται στον εν λόγω κανονισμό να ευθυγραμμιστούν με τη φιλοδοξία του παρόντος κανονισμού.
- (15) 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. Δεδομένων των στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων οχημάτων για το έτος 2030 που καθορίζονται με τον παρόντα κανονισμό, το μερίδιο των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο των βαρέων οχημάτων 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.
- (16) Ενώ οι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα επιταχύνουν την υιοθέτηση χρήσης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, σημαντικό μέρος του συνολικού στόλου βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο θα παραμείνει με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Προκειμένου αυτό το μέρος του στόλου να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα, είναι απαραίτητη η περαιτέρω καινοτομία και η επιτάχυνση της υιοθέτησης χρήσης βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων. Οι υπάρχουσες πολιτικές και τα νομικά μέσα της Ένωσης, ιδίως η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1).

<sup>(8)</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

και του Συμβουλίου<sup>(9)</sup>) και το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, που θεσπίστηκε από την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(10)</sup>, θα προωθήσουν την απανθρακοποίηση των καυσίμων κίνησης, με στόχο τη σταδιακή κατάργηση των ορυκτών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει περαιτέρω ένα συνεκτικό πλαίσιο κινήτρων για προηγμένα βιοκαύσιμα και βιοαέριο και ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης. Το εν λόγω πλαίσιο θα πρέπει να αντιμετωπίζει τα εμπόδια στην υιοθέτηση χρήσης και την προσφορά με ολοκληρωμένο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τη ζήτηση σε όλους τους οικονομικούς τομείς, στο πλαίσιο των συνολικών προσπαθειών για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα. Με βάση τους στόχους για το βιομεθάνιο στο σχέδιο RePowerEU, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο η κλιμάκωση της παραγωγής βιομεθανίου στην Ένωση μπορεί να συμβάλει στην απανθρακοποίηση της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών.

- (17) Κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή, εντός ενός έτους από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα αξιολογήσει το ρόλο μεθοδολογίας για την ταξινόμηση βαρέων οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ουδέτερα καύσιμα ως προς το CO<sub>2</sub> για λόγους συμμόρφωσης με το δίκαιο της Ένωσης και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.
- (18) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να συνεχίσουν να διαθέτουν επαρκή ευελιξία κατά την προσαρμογή των στόλων βαρέων οχημάτων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Ως εκ τούτου είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της ενίσχυσης των επιπέδων-στόχων ανά πενταετία.
- (19) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου βαρέων οχημάτων, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών αγωγού εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις. Σε αυτές θα μπορούσαν να περιλαμβάνονται βαρέα οχήματα για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών αγωγού εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων οχημάτων. Κατά την επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα εφαρμογής μέτρων για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα εν λόγω οχήματα.
- (20) Για τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς ενθαρρύνονται θερμά να χρησιμοποιούν ένα κριτήριο ανάθεσης ή μια τεχνική προδιαγραφή που σχετίζεται με το ποσοστό των προϊόντων προσφορών που προέρχονται από χώρες που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου περί δημοσίων συμβάσεων προμηθειών (η «ΣΔΣ») και δεν έχουν συνάψει με την Ένωση συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών που περιλαμβάνει κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις. Τα κριτήρια αυτά θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην προώθηση του εφοδιασμού με αστικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών ευρωπαϊκής κατασκευής, στη διασφάλιση βιώσιμων και ανθεκτικών αλυσίδων εφοδιασμού για τα αστικά λεωφορεία, καθώς και στην ενίσχυση της ασφάλειας του εφοδιασμού εντός της Ένωσης.
- (21) Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν ένα κριτήριο περιβαλλοντικής βιωσιμότητας ως κριτήριο ανάθεσης ή ως τεχνική προδιαγραφή για τις οικείες διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Με την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας που εφαρμόζεται σε συγκεκριμένη τεχνολογία, μεταξύ άλλων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(11)</sup> και ενός κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, κατά την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των αστικών λεωφορείων που αγοράζονται βάσει του παρόντος κανονισμού, οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς θα πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν υπόψη διάφορα στοιχεία που έχουν αντίκτυπο στο κλίμα και το περιβάλλον. Στα εν λόγω στοιχεία μπορεί να περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, η ανθεκτικότητα και η αξιοπιστία της λύσης, η ευκολία επισκευής και συντήρησης, η ευκολία και η ποιότητα ανακύκλωσης, η χρήση ουσιών, η κατανάλωση ενέργειας, νερού και άλλων πόρων σε ένα ή περισσότερα στάδια του κύκλου ζωής του προϊόντος, η ενσωμάτωση μεταχειρισμένων κατασκευαστικών στοιχείων, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του προϊόντος και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του κύκλου ζωής του, και η ποσότητα παραγόμενων αποβλήτων.
- (22) Λόγω των αυστηρότερων στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, οι κατασκευαστές πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για βαρέα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον σκοπό και θα υπονόμευε την αποτιεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω μηχανισμός παροχής κινήτρων θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030.

<sup>(9)</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82)

<sup>(10)</sup> Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

<sup>(11)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12 Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L 191 της 28.7.2023, σ. 1).

- (23) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.
- (24) 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.
- (25) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει το ίδιο πεδίο εφαρμογής με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(12)</sup>.
- (26) Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα βαρέα οχήματα τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για την έγκριση τύπου οχημάτων, όπως οι γεωργικοί και οι δασικοί ελκυστήρες, τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση για σκοπούς εθνικής άμυνας, μεταξύ άλλων από τις ένοπλες δυνάμεις, και τα ερπυστριοφόρα οχήματα, δεν προσδιορίζονται. Κατά συνέπεια, αυτά τα οχήματα δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (27) Προκειμένου να μην αποθαρρυνθεί η έγκριση τύπου βαρέων οχημάτων 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 επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, γεγονός που θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και το περιβάλλον, τα εν λόγω οχήματα που λαμβάνουν προαιρετικά έγκριση τύπου, θα πρέπει επίσης να εξαιρούνται από την υποχρέωση επίτευξης των στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν ο κατασκευαστής ζητήσει κάτι διαφορετικό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν βαρέα οχήματα από την υποχρέωση επίτευξης των στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, όταν τα εν λόγω βαρέα οχήματα δεν σχεδιάζονται ειδικά για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή τις υπηρεσίες επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, αλλά ταξινομούνται για τέτοια χρήση, όπως τα συνήθη πούλμαν που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αστυνομικών ή ενόπλων δυνάμεων, επιβεβαιώνοντας ότι η εν λόγω εξαίρεση θα εξυπηρετούσε το δημόσιο συμφέρον. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν τα οχήματα που ταξινομούνται για λογαριασμό των ενόπλων δυνάμεων από τον παρόντα κανονισμό στο σύνολό του.
- (28) Όσον αφορά ορισμένες επιμέρους ομάδες βαρέων οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, αλλά για τις οποίες δεν έχουν προσδιοριστεί ακόμη στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τεχνικούς λόγους, τα εν λόγω βαρέα οχήματα δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Παραδείγματα τέτοιων οχημάτων είναι 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 οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα βαρέα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα βαρέα οχήματα με περισσότερους από τέσσερις άξονες ή περισσότερους από δύο κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (TPMLM) μικρότερη ή ίση με 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με TPMLM μικρότερη ή ίση με 5 τόνους. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσο είναι σκόπιμο να προσδιοριστούν οι εκπομπές CO<sub>2</sub> των μικρών φορτηγών με TPMLM μικρότερη ή ίση με 5 τόνους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής <sup>(13)</sup> (προσομοιώσεις του εργαλείου υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας οχήματος ή προσομοιώσεις VECTO), λαμβάνοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής <sup>(14)</sup>.
- (29) 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 Συμβουλίου <sup>(15)</sup> και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

<sup>(12)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

<sup>(13)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(14)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

<sup>(15)</sup> 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 (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

- (30) Για τους σκοπούς της δυνατότητας μεταφοράς βαρέων οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών που θεσπίζεται από τον παρόντα κανονισμό, καθώς και της θέσπισης εξαιρέσεων των κατασκευαστών που παράγουν μικρό αριθμό βαρέων οχημάτων, θα πρέπει να προστεθεί στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 ορισμός του όρου «όμιλος συνδεδεμένων κατασκευαστών». Ο εν λόγω ορισμός θα πρέπει να συνάδει, ουσιαστικά, με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(16)</sup> για τα ελαφρά οχήματα.
- (31) Για τον καθορισμό των υποχρεώσεων των μεμονωμένων κατασκευαστών, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> στο σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων για νέους στόλους βαρέων οχημάτων θα πρέπει να αποτυπωθούν σε ειδικούς στόχους εκπομπών CO<sub>2</sub> για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, οι οποίες καθορίζονται με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά των βαρέων οχημάτων που περιλαμβάνουν.
- (32) Δεδομένου ότι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που σχετίζονται με τα ρυμουλκούμενα έχουν ισχυρό αντίκτυπο στις συνολικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και στην κατανάλωση ενέργειας των βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων, θα πρέπει να καθοριστούν στόχοι μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> και για τα ρυμουλκούμενα.
- (33) Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από επαγγελματικά οχήματα, όπως οχήματα συλλογής απορριμάτων, ανατρεπόμενα φορτηγά ή μπετονιέρες, έχουν ήδη πιστοποιηθεί μέσω του VECTO και παρακολουθούνται και δηλώνονται από τους κατασκευαστές οχημάτων και τα κράτη μέλη. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα επαγγελματικά οχήματα αντιστοιχούν περίπου στο 2 % των εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων οχημάτων και περίπου στο 4 % των πωλήσεων. Επειδή κυκλοφορούν κυρίως σε πόλεις, τα επαγγελματικά οχήματα επηρεάζουν επίσης την ποιότητα του αέρα στο αστικό περιβάλλον. Κατά συνέπεια, τα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να εξαιρούνται έως το 2029 από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών. Για την περίοδο 2030-2034, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο τα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών για τον εν λόγω υπολογισμό. Από το 2035 και έπειτα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα επαγγελματικά οχήματα για τον εν λόγω υπολογισμό.
- (34) Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη, και να καταστεί δυνατή η ευρεία χρήση, ρυμουλκούμενων εξοπλισμένων με τεχνολογία μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, είναι επιτακτική ανάγκη να επικαιροποιηθεί και να επεκταθεί ταχέως το πλαίσιο έγκρισης για την εν λόγω τεχνολογία, ιδίως για τα ηλεκτροκίνητα ρυμουλκούμενα, με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
- (35) Το 2022, τα αστικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών αντιπροσώπευαν ήδη περίπου το ένα τέταρτο του συνόλου των λεωφορείων που πωλήθηκαν στην Ένωση, ενώ σε ορισμένα κράτη μέλη έφτασαν σε πολύ υψηλότερα μερίδια. Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας των αστικών λεωφορείων και της ανάγκης βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα, θα πρέπει να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών.
- (36) 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 προμηθειας αστικών λεωφορείων με βάση την πλατφόρμα καθαρών λεωφορείων για την Ευρώπη 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 CO<sub>2</sub> για τα βαρέα 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) 2023/955, μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάσει περαιτέρω κατάλληλα μέτρα για να αυξηθεί η ζήτηση των δημόσιων αρχών για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών και με τον τρόπο αυτό να στηριχθεί η επίτευξη του στόχου της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.
- (37) Δεδομένου ότι η συμμόρφωση θα πρέπει να εξετάζεται περισσότερο σε επίπεδο εμπορικών παρά νομικών οντοτήτων, οι οικονομικά συνδεδεμένοι κατασκευαστές θα πρέπει, εντός ορισμένων ορίων, να έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν βαρέα οχήματα μεταξύ τους για τους σκοπούς της λογιστικής καταγραφής των εν λόγω βαρέων οχημάτων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.
- (38) 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 οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.

<sup>(16)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (39) Η μετασκευή σε οχήματα μηδενικών εκπομπών συνίσταται στη μετατροπή κινητήρα ή οχήματος εσωτερικής καύσης σε κινητήρα ή όχημα μηδενικών εκπομπών. Παρουσιάζει περιβαλλοντικά οφέλη που απορρέουν από την αποφυγή της παραγωγής νέων εξαρτημάτων και της συναφούς χρήσης υλικών. Έχει επίσης οικονομικά οφέλη, τα οποία συνδέονται με την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων και του δυναμικού δημιουργίας θέσεων εργασίας. Ωστόσο, η διείσδυση στην αγορά βαρέων οχημάτων που έχουν μετασκευαστεί σε βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών εμποδίζεται από την έλλειψη εναρμονισμένων τεχνικών και διοικητικών κανόνων για την έγκρισή τους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσο πρέπει να αναληφθούν πιθανές πρωτοβουλίες για την προώθηση της ανάπτυξης τέτοιων εναρμονισμένων κανόνων.
- (40) Τα μέτρα για την αύξηση του μεριδίου των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που κατέχουν ή μισθώνουν οι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων, θα συμβάλουν στην αύξηση των πωλήσεων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και στην επιτάχυνση της μετάβασης σε οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει επομένως να αναλύσει την πιθανή ανάγκη και τον αντίκτυπο πρωτοβουλιών για την αύξηση του μεριδίου των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που κατέχουν ή μισθώνουν οι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων.
- (41) Για την αποφυγή δυσανάλογα υψηλού κόστους συμμόρφωσης και τη μείωση του διοικητικού φόρτου, οι κατασκευαστές που παράγουν μικρό αριθμό βαρέων οχημάτων θα πρέπει, εφόσον πληρούν ορισμένες νομικές απαιτήσεις, να εξαιρούνται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τους στόχους μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub>. Λόγω της απαίτησης συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις δήλωσης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, υπάρχει κατάλληλος μηχανισμός ελέγχου για τους εν λόγω κατασκευαστές.
- (42) Το υφιστάμενο σύστημα πολυετών πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών θα πρέπει να παραταθεί έως το 2039, δεδομένου ότι η ενίσχυση των στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> συνεχίζεται μετά το 2030 και έως το 2040 και απαιτούνται μελλοντοστρεφείς τεχνικές εξελίξεις από την πλευρά των κατασκευαστών κατά την εν λόγω περίοδο. Ωστόσο, οι κατασκευαστές θα πρέπει να εκκαθαρίσουν όλα τα εναπομένοντα χρεωστικά μόρια εκπομπών κατά τα έτη 2029, 2034 και 2039. Τα πιστωτικά μόρια θα πρέπει να λήγουν αυτόματα εάν δεν έχουν χρησιμοποιηθεί εντός 7 ετών από την απόκτησή τους.
- (43) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να ορίζει σαφώς για κάθε κατηγορία οχημάτων την ταυτότητα του κατασκευαστή στον οποίο θα πρέπει να αποδοθεί ένα βαρύ όχημα, λαμβάνοντας ειδικά υπόψη εν προκειμένω τις διαφορετικές διατάξεις των βαρέων οχημάτων της κατηγορίας M.
- (44) Οι κανόνες για την επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης που έχουν δηλωθεί θα πρέπει επίσης να καλύπτουν την ενδεχόμενη εκ των υστέρων διόρθωση σφαλμάτων στα εν λόγω δεδομένα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα πρέπει να χειρίζεται τις εν λόγω διορθώσεις για την εφαρμογή των στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> στο σύνολο του ενωσιακού στόλου.
- (45) Η αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> 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.
- (46) 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, η οποία λαμβάνει υπόψη τους στόχους αμφοτέρων των κανονισμών.
- (47) 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.
- (48) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο προσδιορισμός των εκπομπών CO<sub>2</sub> δεν θα διενεργείται πλέον μόνο από τους κατασκευαστές, η υποχρέωση δήλωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και άλλων τεχνικών δεδομένων των βαρέων οχημάτων θα πρέπει να επεκταθεί πέραν των κατασκευαστών, ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι οντότητες που διενεργούν τον εν λόγω προσδιορισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής<sup>(17)</sup>. Τα δεδομένα που πρέπει να δηλώνονται θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον φάκελο αρχείων του κατασκευαστή.
- (49) 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 δήλωσης παραμένουν διαχρονικά επίκαιρες για την αξιολόγηση της συμβολής του στόλου βαρέων οχημάτων στους στόχους μείωσης

<sup>(17)</sup> 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 CO<sub>2</sub>, 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).

εκπομπών CO<sub>2</sub>, να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά τόσο με τις νέες και προηγμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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.

- (50) 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 ομάδων για φορτηγά εξαιρετικά βαρέων συνδυασμών (EHC), και τον ορισμό των επαγγελματικών οχημάτων, και των κριτηρίων 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 τεχνικά αποδεκτά μέγιστα ωφέλιμα φορτία, τον τεχνικά 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, 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 εισπραξης 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 εμπειρογνομώνων, 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 εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (51) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου και με τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές, όσον αφορά την τεχνική και ανοικτή διαλειτουργικότητα μεταξύ των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των αστικών λεωφορείων, από πλευράς φυσικών συνδέσεων και ανταλλαγής επικοινωνιών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(18)</sup>.
- (52) 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 επεξεργασίας των συλλεχθέντων δεδομένων. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται από την αρχή της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων.
- (53) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η προώθηση μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικά 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 CO<sub>2</sub> για το σύνολο του ενωσιακού στόλου βαρέων οχημάτων, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, 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.
- (54) Επομένως, οι κανονισμοί (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

#### Τροποιώσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242

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

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

<sup>(18)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).



## «Άρθρο 1

**Αντικείμενο και στόχοι**

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων οχημάτων. Τα εν λόγω πρότυπα συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα και των ενδιάμεσων στόχων της Ένωσης για το κλίμα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*), των στόχων των κρατών μελών για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/857 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*), και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, καθώς και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης απαιτήσεις για τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση.

- (\*) 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).
- (\*\*) 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).»

- 2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>.

β) N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

γ) O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα οχήματα που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ) του πρώτου εδαφίου αναφέρονται ως βαρέα οχήματα. Τα οχήματα που εμπίπτουν στο στοιχείο α) ή β) του πρώτου εδαφίου αναφέρονται ως βαρέα 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 Ι αυτού.»

- β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα βαρέα οχήματα θεωρούνται νέα βαρέα 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.

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

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε βαρέα 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 CO<sub>2</sub>”: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά την περίοδο αναφοράς όλων των νέων βαρέων οχημάτων σε κάθε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος Ι.»

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 CO<sub>2</sub> για συγκεκριμένη επιμέρους ομάδα οχημάτων βάσει του παρόντος κανονισμού.»

γ) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5) “στόχος ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>”: ο στόχος εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 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 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10) “κατασκευαστής”: το πρόσωπο ή ο οργανισμός στον οποίο έχουν αποδοθεί τα οχήματα που ταξινομήθηκαν εντός συγκεκριμένης περιόδου σύμφωνα με το άρθρο 7α.»

στ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«10α) “δηλών”: οντότητα που είναι υπεύθυνη για την υποβολή στοιχείων στην Επιτροπή.»

ζ) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) βαρύ μηχανοκίνητο όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει έως 3 gCO<sub>2</sub>/(t.km) ή 1 gCO<sub>2</sub>/(p.km), όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

β) βαρύ μηχανοκίνητο όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει έως 1 g/kWh CO<sub>2</sub>, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του, ή εκπέμπει έως 1 g/km CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/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·

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

η) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) “βαρύ όχημα χαμηλών εκπομπών”: βαρύ όχημα, το οποίο δεν είναι βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών, με ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από το ήμισυ των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> όλων των οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ όχημα, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3.4 του παραρτήματος I.»

θ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

- «16) “πρωτογενές όχημα”: πρωτογενές όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- 17) “πρωτογενές όχημα βαρέος οχήματος”: πρωτογενές όχημα για την προσομοίωση του οποίου διατίθεται γενικό αμάξωμα που αντιστοιχεί στο πραγματικό αμάξωμα του βαρέος οχήματος όσον αφορά τις διαμορφώσεις διαπέδου (χαμηλό/υψηλό) και ορόφου (μονό/διπλό) και ενδεχόμενες άλλες παραμέτρους, κατά περίπτωση·
- 18) “ολοκληρωμένο όχημα”: ολοκληρωμένο όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 19) “πλήρες όχημα”: πλήρες όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 20) “όχημα παντός εδάφους”: όχημα παντός εδάφους, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 21) “όχημα ειδικού σκοπού”: όχημα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 31 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 22) “όχημα παντός εδάφους ειδικού σκοπού”: όχημα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο μέρος Α σημείο 2.3.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 23) “πιστοποιητικό συμμόρφωσης”: πιστοποιητικό συμμόρφωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 24) “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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*), “συμβάσεις αγαθών, έργων και υπηρεσιών”, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*) και “συμβάσεις παραχώρησης”, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*)·
- 25) “εξαιρετικά βαρύ φορτηγό συνδυασμού” ή “φορτηγό ΕΗC”: βαρύ όχημα κατηγορίας N3 που είναι κατάλληλο για χρήση σε συνδυασμό οχημάτων και πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια σχεδιασμού και κατασκευής:
- α) έχει τρεις ή περισσότερους άξονες·
- β) διαθέτει ονομαστική ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 400 kW·
- γ) έχει σχεδιαστεί με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμποφότου (TPMLM) συνδυασμού άνω των 60 τόνων·

(\*) Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

(\*\*) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

(\*\*\*) Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1).»

ι) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

Όσον αφορά τον κατασκευαστή, ως “συνδεδεμένες επιχειρήσεις” νοούνται:

α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:

ι) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου·

- ii) την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά από τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν 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 CO<sub>2</sub>

1. Οι μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων, εκτός των οχημάτων ειδικού σκοπού, των οχημάτων παντός εδάφους και των οχημάτων παντός εδάφους ειδικού σκοπού μειώνονται, σε σύγκριση με τις μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2019, κατά τα ακόλουθα ποσοστά:

- α) 15 % για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029·
- β) 45 % για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, πλην των επαγγελματικών οχημάτων, για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034·
- γ) 65 % για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039·
- δ) 90 % για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2040 και εξής.

2. Οι επιμέρους ομάδες οχημάτων συμβάλλουν στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με το σημείο 4.3. του παραρτήματος I.

3. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> 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 οχήματα που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 δεν υπόκεινται στους στόχους μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν ο κατασκευαστής επιλέξει να συμπεριλάβει τα εν λόγω βαρέα οχήματα στον υπολογισμό των οικείων ειδικών εκπομπών και στόχων CO<sub>2</sub> κατά τη δήλωση των εν λόγω βαρέων οχημάτων σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

5. Τα βαρέα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται 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 επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, δεν υπόκεινται στους στόχους μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 3, εφόσον 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 οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα βαρύ όχημα με κινητήρα καύσης.

Τα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να μην τα δηλώσει σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV.

**Άρθρο 3β****Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της μετάβασης σε βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης**

Έως τις 30 Ιουνίου 2025, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία εξετάζεται η ανάγκη να διευκολυνθεί η διείσδυση στην αγορά της Ένωσης βαρέων οχημάτων τα οποία έχουν μετασκευαστεί σε βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω εναρμονισμένων κανόνων. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει ανάλυση των διαφόρων επιλογών και των επιπτώσεων των εν λόγω επιλογών. Κατά περίπτωση, η ανάλυση συνοδεύεται από νομοθετική πρωτοβουλία ή άλλη δράση.

**Άρθρο 3γ****Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της ζήτησης για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης**

Έως τις 30 Ιουνίου 2027, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία περιλαμβάνεται ανάλυση της πιθανής ανάγκης και του αντίκτυπου πρωτοβουλιών για την αύξηση του μεριδίου των βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που κατέχουν ή μισθώνουν οι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή εξετάζει πιθανές επιλογές για την ενίσχυση της εξάπλωσης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που κατέχουν ή μισθώνουν οι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων.

**Άρθρο 3δ****Στόχος βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία**

1. Για τα βαρέα 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 90 % και του 100 % βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων οχημάτων τους, σύμφωνα με το σημείο 4.3.2 του παραρτήματος I.

2. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων προτύπων, όσον αφορά την τεχνική και ανοικτή διαλειτουργικότητα μεταξύ των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των αστικών λεωφορείων, από πλευράς φυσικών συνδέσεων και ανταλλαγής επικοινωνιών.

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

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό κοινών τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων προτύπων, όσον αφορά την ασφαλή και προστατευμένη κοινοποίηση και χρήση των δεδομένων που δημιουργούνται σε σχέση με τη χρήση αστικών λεωφορείων.

**Άρθρο 3ε****Διασφάλιση βιώσιμων και ανθεκτικών εφοδιαστικών αλυσίδων για τα αστικά λεωφορεία μέσω διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων**

1. Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς βασίζονται στην ανάθεση δημόσιων συμβάσεων προμηθειών για την αγορά, μίσθωση, ενοικίαση ή αγορά με δόσεις νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, καθώς και δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών που έχουν ως κύριο αντικείμενο τη χρήση των εν λόγω αστικών λεωφορείων, στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη σχέση τιμής-ποιότητας.

2. Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς χρησιμοποιούν τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα κριτήρια ως τεχνικές προδιαγραφές ή ως κριτήρια ανάθεσης, τουλάχιστον ένα εκ των οποίων αφορά τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού, όπως ορίζεται στα στοιχεία α) έως δ), 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 του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου περί δημοσίων συμβάσεων προμηθειών (η “ΣΔΣ”) και άλλων διεθνών συμφωνιών από τις οποίες δεσμεύεται η Ένωση:

α) το ποσοστό των προϊόντων προσφορών που προέρχονται από τρίτες χώρες, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*). Το εν λόγω κριτήριο εφαρμόζεται μόνο σε προϊόντα προσφορών που προέρχονται από χώρες που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΣΔΣ και δεν έχουν συνάψει με την Ένωση συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών που περιλαμβάνει κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις·

- β) την τρέχουσα και εκτιμώμενη 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·
- ε) περιβαλλοντική βιωσιμότητα που υπερβαίνει τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στην ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία.

Το πρώτο εδάφιο δεν εμποδίζει τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς 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.

(\*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).»

- 5) στο άρθρο 4 η πρώτη παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Από την 1η Ιουλίου 2020 και σε κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει για κάθε κατασκευαστή τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/tkm για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- α) τα δεδομένα που δηλώθηκαν για τα νέα βαρέα οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων·
- β) τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5· και
- γ) κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034, τα νέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σημείου 1.1.1 του παραρτήματος I.»

- 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 CO<sub>2</sub> όλων των βαρέων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών κατηγορίας N 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 ενός κατασκευαστή κατά 3 % κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή στον εν λόγω συντελεστή των βαρέων 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 ή 10-LH, μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή κατά 1,5 % κατ' ανώτατο όριο.»

7) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

#### **Στόχοι ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών**

1. Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών σύμφωνα με το άρθρο 4 και το σημείο 2.2 του παραρτήματος I, είναι δυνατή η μεταφορά μεμονωμένων βαρέων οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) για όλες τις μεταφορές: το αίτημα υποβάλλεται από κοινού από τον μεταφέροντα κατασκευαστή και τον παραλαμβάνοντα κατασκευαστή·
- β) για τη μεταφορά βαρέων οχημάτων πλην των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ο μεταφέρων κατασκευαστής και ο παραλαμβάνων κατασκευαστής ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών·
- γ) για τη μεταφορά βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ κατασκευαστών που δεν ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών, ο αριθμός των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που μεταβιβάζονται σε κατασκευαστή δεν υπερβαίνει το 5 % του συνόλου των νέων βαρέων οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Οι κατασκευαστές υποβάλλουν 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 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

#### **Εξαίρεση των κατασκευαστών που παράγουν μικρό αριθμό βαρέων οχημάτων**

1. Εάν κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου υποβολής στοιχείων ένας κατασκευαστής ταξινομεί λιγότερα από 100 νέα βαρέα οχήματα, τόσο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> που προβλέπονται στο άρθρο 4 και στο σημείο 2.7 του παραρτήματος I όσο και οι στόχοι ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, όπως προβλέπονται στο άρθρο 6 και στο σημείο 4.1 του παραρτήματος I, ορίζονται σε "0" για την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων.

2. Στις περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζεται η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου, οι τιμές των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και των στόχων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> δεν περιλαμβάνονται στη δημοσίευση δεδομένων βάσει του άρθρου 11 για τους οικείους κατασκευαστές και τις σχετικές περιόδους υποβολής στοιχείων.

3. Η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) εάν υποβληθεί σχετικό αίτημα από τον κατασκευαστή·
- β) εάν ο κατασκευαστής ζητήσει μεταφορά βαρέων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 6α·
- γ) εάν ο κατασκευαστής είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών οι οποίοι ταξινομήσαν συνολικά περισσότερα από 100 βαρέα οχήματα κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων ή είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών η οποία περιλαμβάνει κατασκευαστή στον οποίο εφαρμόζεται το στοιχείο α) ή β).

4. Οι κατασκευαστές που δεν ανήκουν σε ομάδα κατά την έννοια της παραγράφου 3 στοιχείο γ) ενημερώνουν την Επιτροπή αν ταξινομήσαν λιγότερα από 100 βαρέα 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 στις οποίες εφαρμόζεται η εξαίρεση.

6. Οι κατασκευαστές ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σκοπούς των παραγράφων 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 του κατασκευαστή με τους στόχους ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039, λαμβάνονται υπόψη τα πιστωτικά ή χρεωστικά μόρια εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5 του παραρτήματος I, τα οποία αντιστοιχούν στον αριθμό των νέων βαρέων 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 CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή, πολλαπλασιαζόμενο με τον αριθμό των βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο αυτή (‘‘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, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039. Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> μόνο σε οποιαδήποτε από τις περιόδους υποβολής στοιχείων των 7 ετών που έπονται της περιόδου υποβολής στοιχείων κατά την οποία αποκτήθηκαν.»

ε) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι πορείες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> καθορίζονται για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 5.1.2 του παραρτήματος I, με βάση τις ακόλουθες γραμμικές πορείες:

α) μεταξύ των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> και του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων τους έτους 2025 ή 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)·

β) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο β)·

γ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο γ)· και

δ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035 και του στόχου εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 οχημάτων σε κατασκευαστή**

Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στο άρθρο 4 και των στόχων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στο άρθρο 6, τα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων αποδίδονται στους ακόλουθους κατασκευαστές:

α) για τα βαρέα οχήματα της κατηγορίας N, στον κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·



- β) για τα βαρέα οχήματα της κατηγορίας M, στον κατασκευαστή πρωτογενών οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 29 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- γ) για τα βαρέα 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 CO<sub>2</sub> των βαρέων οχημάτων κατηγορίας M

Για τα βαρέα οχήματα της κατηγορίας M, ισχύουν τα ακόλουθα:

- α) για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> σε επιμέρους ομάδα οχημάτων ενός κατασκευαστή, ένα νέο βαρύ όχημα της κατηγορίας M θεωρείται με τις ειδικές του εκπομπές CO<sub>2</sub> 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 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή πρωτογενών οχημάτων προς την Επιτροπή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7α στοιχείο β), και με την επιφύλαξη του όρου που προβλέπεται στο στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, ένα νέο βαρύ όχημα της κατηγορίας M εξετάζεται με τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του πρωτογενούς οχημάτος 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 του στοιχείου β) του παρόντος άρθρου για νέο βαρύ όχημα της κατηγορίας M δεν είναι αποδεκτό εάν ο κατασκευαστής πρωτογενών οχημάτων και ο κατασκευαστής οχημάτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, για το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα, είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις ή μέρη της ίδιας νομικής οντότητας· με την υποβολή του εν λόγω αιτήματος, ο κατασκευαστής πρωτογενών οχημάτων δηλώνει ότι δεν είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις ή μέρη της ίδιας νομικής οντότητας· παρέχει δε υποστηρικτικές 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 αιτήματα, όπως αναφέρονται στο στοιχείο β).

(\* ) 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 CO<sub>2</sub>, 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).»

11) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένας κατασκευαστής έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά την έννοια της παραγράφου 2 σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων από το 2025 και εξής, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO<sub>2</sub> υπολογιζόμενο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο: (τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO<sub>2</sub>) = (υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub> x 4 250 EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm).»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2 Ο κατασκευαστής θεωρείται ότι έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2041 και εξής, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή υπερβαίνουν τον στόχο των οικείων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Η υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub> σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 6 του παραρτήματος I.»

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 CO<sub>2</sub> των εν χρήσει βαρέων 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 CO<sub>2</sub>·

γ) όταν εντοπίζονται σφάλματα κατά την εκτέλεση της παρακολούθησης και της δήλωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>·

δ) οποιοσδήποτε αποκλίσεις πλην εκείνων που αναφέρονται στο στοιχείο α), β) ή 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 CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή και των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>. Η Επιτροπή τροποποιεί, κατά περίπτωση, 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 CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή ή των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> οδηγεί σε απόκλιση μικρότερη του 0,1 %.»·

13) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

#### Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>

1. Για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> των επιμέρους ομάδων οχημάτων, στις οποίες εφαρμόζεται περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους 2024 ή μεταγενέστερου έτους ως η 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, εκδίδει εκτελεστική πράξη, με την οποία πραγματοποιούνται οι εν λόγω διορθώσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.»·

14) το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) από την 1η Ιουλίου 2020 έως την 30ή Ιουνίου 2041, για κάθε κατασκευαστή, την πορεία μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών του και, από την 1η Ιουλίου 2026 έως την 30ή Ιουνίου 2041, τα χρεωστικά μόρια εκπομπών του κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρονται στο άρθρο 7.»·

β) στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) από την 1η Ιουλίου 2026, για κάθε κατασκευαστή, την οικεία υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub> για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2.»·

γ) 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 CO<sub>2</sub> που προσδιορίζονται σε σχέση με την εν λόγω περίοδο αναφοράς.»·

δ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) τροποποιούνται οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, εκτός από τροποποιήσεις που σχετίζονται με τις τιμές του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub>, κατά τρόπο ώστε το επίπεδο των εκπομπών CO<sub>2</sub> των αντιπροσωπευτικών βαρέων οχημάτων που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου να αυξάνεται ή να μειώνεται κατά περισσότερο από 5 g CO<sub>2</sub>/km· στις εν λόγω περιπτώσεις οι προσαρμοσμένες εκπομπές αναφοράς υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος II και οι νέες τιμές δημοσιεύονται ως συμπλήρωμα των προηγούμενων τιμών, με αναφορά της περιόδου υποβολής στοιχείων κατά την οποία εφαρμόζονται για πρώτη φορά·

β) τα παραρτήματα έχουν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ) στις εν λόγω περιπτώσεις οι ήδη δημοσιευθείσες εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> επανυπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I, λαμβανομένων υπόψη των παραμέτρων που τροποποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ), και το επανυπολογισθέν σύνολο εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> δημοσιεύεται και αντικαθιστά τις προηγούμενες εκπομπές 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).»

ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Όταν οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 τροποποιούνται, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 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 στάθμης τους και των τιμών του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Η εν λόγω μεθοδολογία αποτελεί τη βάση για τον υπολογισμό της προσαρμογής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 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, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Όταν διαπιστώνεται ως αποτέλεσμα των επαληθεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2, έλλειψη αντιστοιχίας των τιμών εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που δεν μπορεί να αποδοθεί σε δυσλειτουργία του εργαλείου προσομοίωσης, ή ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις ενός οχήματος, η υπεύθυνη αρχή έγκρισης τύπου, πέραν της λήψης των αναγκαίων μέτρων που καθορίζονται στο κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εξασφαλίζει ότι οι φάκελοι πληροφοριών πελάτη, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης και τα ατομικά πιστοποιητικά έγκρισης, διορθώνονται ανάλογα με την περίπτωση. 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 2023, τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Α τα οποία αφορούν τα νέα βαρέα 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 οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία ή τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης υπόκεινται στο παρόν άρθρο.

4. Τα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, 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 CO<sub>2</sub> ενός βαρέος οχήματος**

1. Οι κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός βαρέος οχήματος και υπόκεινται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 ή στο άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362, υποβάλλουν τα δεδομένα του βαρέος 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 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 βαρέα οχήματα που εξαιρούνται δυνάμει του άρθρου 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 οχήματα**

1. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων για βαρέα οχήματα (“κεντρικό μητρώο”) που δηλώνονται βάσει των άρθρων 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. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος αναλαμβάνει τη διαχείριση του κεντρικού μητρώου 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 πραγματοποιούνται στο οδικό δίκτυο στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 για την επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα 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 τυχόν σφάλματα που διαπιστώνονται στα δεδομένα που δηλώνονται.

2. Η Επιτροπή διενεργεί δική της επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 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 αναφέρεται στο άρθρο 13β δεύτερο εδάφιο 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 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 είσπραξης των διοικητικών προστίμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις τηρούν τις ακόλουθες αρχές:

- α) κατά τη διαδικασία 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 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 τυχόν προηγούμενες κυρώσεις που έχουν επιβληθεί στον ίδιο κατασκευαστή·
- γ) τα διοικητικά πρόστιμα συλλέγονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση με καθορισμό προθεσμιών πληρωμής και με πρόβλεψη, ανάλογα με την περίπτωση, της δυνατότητας διαχωρισμού των πληρωμών των εν λόγω προστίμων σε περισσότερες από μία δόσεις και στάδια.

3. 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 των παραρτημάτων I, IV και IV

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 οχημάτων 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, 2.1.2 και 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, 2.6.2 και 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 Α και Β, 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 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) τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται σε αυτό, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και να προσαρμόζεται η διαδικασία δήλωσης στην τεχνική πρόοδο·

β) το σημείο 3.2 με την προσθήκη τυχόν νέων καταχωρίσεων δεδομένων που προστέθηκαν στο κεντρικό μητρώο.»

18) το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

#### Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή επανεξετάζει την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού, ιδίως σε σχέση με τον στόχο επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050, και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με τα αποτελέσματα αυτής της επανεξέτασης.

Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως:

α) τον αριθμό των ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη·

β) την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων για βαρέα οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, καθώς και την ύπαρξη περιορισμών σε σχέση με τις υποδομές σε τρίτες χώρες για την κυκλοφορία εκτός της Ένωσης νέων βαρέων οχημάτων που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην ΕΕ·

γ) τις επιπτώσεις στην απασχόληση, ιδίως στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), την αποτελεσματικότητα των μέτρων για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, και τη σημασία μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών· ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις επιπτώσεις στα περιφερειακά κράτη μέλη και στις επιπτώσεις στη μεταφορά ευπαθών προϊόντων·

δ) κατά πόσον εξακολουθεί να δικαιολογείται η συνέχιση της εξαίρεσης που ορίζεται στο άρθρο 6β για τους κατασκευαστές που παράγουν μικρό αριθμό οχημάτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 6β του παρόντος κανονισμού·

ε) τις επιπτώσεις του καθορισμού ελάχιστων ορίων ενεργειακής απόδοσης για τα νέα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά της Ένωσης·

στ) το επίπεδο του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO<sub>2</sub> για να εξασφαλιστεί ότι αυτό υπερβαίνει το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub>·

ζ) τη συμπερίληψη των ακόλουθων βαρέων οχημάτων, τα οποία επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>:

ι) μικρά φορτηγά με TPMLM μικρότερη ή ίση με 5 τόνους, κατόπιν διερεύνησης της καταλληλότητας του προσδιορισμού των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα εν λόγω βαρέα οχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 (προσομοιώσεις VECTO), λαμβανομένου επίσης υπόψη του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151· και

- ii) οχήματα ειδικού σκοπού, οχήματα παντός εδάφους και οχήματα παντός εδάφους ειδικού σκοπού·
- η) τυχόν ειδικούς περιορισμούς για τη συμμόρφωση με το άρθρο 3δ, 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·
- θ) τον ρόλο του διορθωτικού συντελεστή των ανθρακούχων εκπομπών στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στον τομέα των βαρέων οχημάτων·
- ι) τον ρόλο της μεθοδολογίας για την ταξινόμηση βαρέων οχημάτων που λειτουργούν αποκλειστικά με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO<sub>2</sub>, σύμφωνα με το δικαίο της Ένωσης και με τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα·
- ια) αν η δημιουργία νέων επιμέρους ομάδων οχημάτων για τα φορτηγά EHC έχει οδηγήσει σε αδικαιολόγητη αύξηση της ονομαστικής ισχύος του κινητήρα·
- ιβ) τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή δήλωση δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των νέων βαρέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης·
- ιγ) τις επιλογές για την αντιμετώπιση των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που προκύπτουν από μετασκευή ήδη ταξινομημένων συμβατικών βαρέων οχημάτων, για τους σκοπούς της αξιολόγησης της συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

2. Η Επιτροπή αξιολογεί τον ρόλο των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων στη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα, μεταξύ άλλων στον τομέα των βαρέων οχημάτων. Χωριστά από την επανεξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και στο πλαίσιο μιας ευρύτερης στρατηγικής για την ανάπτυξη των εν λόγω καυσίμων, η Επιτροπή υποβάλλει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με ολοκληρωμένη ανάλυση της ανάγκης να δοθούν περαιτέρω κίνητρα για την υιοθέτηση της χρήσης προηγμένων βιοκαυσίμων και βιοαερίου και ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στον τομέα των βαρέων οχημάτων, καθώς και του κατάλληλου πλαισίου μέτρων, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών κινήτρων, για την επίτευξη της εν λόγω ανάπτυξης. Με βάση την ανάλυση αυτή, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, πρόσθετες νομοθετικές προτάσεις ή διατυπώνει συστάσεις προς τα κράτη μέλη.»

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 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2, στο άρθρο 14 παράγραφος 1, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 26η Ιουνίου 2024.»

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

«Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2, στο άρθρο 14 παράγραφος 1, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.»

γ) στην παράγραφο 6, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 3δ παράγραφος 3, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2, του άρθρου 14 παράγραφος 1, του άρθρου 14 παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις.»

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****Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858**

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

1) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 33) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«33) “ημυμουλκούμενο”: ρυμουλκούμενο, στο οποίο ο(οι) άξονας(-ες) των τροχών ευρίσκεται/-ονται τοποθετημένος/-οι όπισθεν του κέντρου βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) και το οποίο είναι εφοδιασμένο με διάταξη σύνδεσης που καθιστά δυνατή τη μετάδοση οριζόντιων και κατακόρυφων δυνάμεων στο όχημα έλξης.»

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«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 I μέρος Β σημείο 6.1.1 στοιχείο δ) προστίθεται το ακόλουθο επιμέρους σημείο:

«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****Κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956**

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 καταργείται από την 1η Ιουλίου 2024.

Οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 νοούνται ως παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 και γίνονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, όπως περιλαμβάνεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

**Άρθρο 4****Μεταβατικές διατάξεις**

Παρά τα οριζόμενα στο άρθρο 3, όσον αφορά τις περιόδους υποβολής στοιχείων πριν από την 1η Ιουλίου 2024, εξακολουθούν να εφαρμόζονται ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου 2024 και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου 2024.

**Άρθρο 5****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 2024.

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

Βρυξέλλες, 14 Μαΐου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

R. METSOLA

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

H. LAHBIB



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιούνται ως εξής:

1. το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>, στόχοι ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και υπέρβαση εκπομπών CO<sub>2</sub>

1. Επιμέρους ομάδες οχημάτων

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

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

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού (*)	
				Οχήματα πλην των επαγγελματικών οχημάτων	Επαγγελματικά οχήματα
53 και για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών 51	Όλα			53	53v
54 και για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών 52	Όλα			54	—
1s	Όλα			1s	1sv
1	Όλα			1	1v
2	Όλα			2	2v
3	Όλα			3	3v

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού (*)	
				Οχήματα πλην των επαγγελματικών οχημάτων	Επαγγελματικά οχήματα
4	Όλα	<170 kW	Όλα	4-UD	4v
	Έκδοση χωρίς κουκέτα	≥170 kW	Όλα	4-RD	
	Έκδοση με κουκέτα	≥ 170 kW και < 265 kW			
	Έκδοση με κουκέτα	≥265 kW	< 350 km		
	Έκδοση με κουκέτα	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	9-RD	9v
	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km		
	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	9-LH	
5	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	5-RD	5v
	Έκδοση με κουκέτα	< 265 kW			
	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km		
	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού (*)	
				Οχήματα πλην των επαγγελματικών οχημάτων	Επαγγελματικά οχήματα
10	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	10-RD	10v
	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km		
	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	10-LH	
11	Όλα			11	11v
12	Όλα			12	12v
16	Όλα			16	16v

(\*) Για τον υπολογισμό των μεριδίων οχημάτων και των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών μεταξύ 2030 και 2034 σύμφωνα με τα σημεία 2.4 και 2.7 αντίστοιχα, τα επαγγελματικά βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N κατατάσσονται ως εξής:

Επαγγελματικό βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών σε επιμέρους ομάδα	Επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Επαγγελματικό βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών σε επιμέρους ομάδα	Επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει
11v	11
12v	12
16v	16

“Εκδοση 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.

“Εκδοση χωρίς κουκέτα”: τύπος θαλάμου που δεν έχει κουκέτα.

Εάν ένα νέο βαρύ όχημα ανήκει στην επιμέρους ομάδα οχημάτων 4-UD, αλλά δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/km όσον αφορά τα προφίλ χρήσης UDL ή UDR όπως ορίζονται στο σημείο 1.4., το νέο βαρύ όχημα ανήκει στην επιμέρους ομάδα οχημάτων 4-RD.

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

1.1.2. Για βαρέα οχήματα της κατηγορίας M, η επιμέρους ομάδα οχημάτων 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

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
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, 39c	39-FE

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

Ομάδες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα I του εκτελεστικού 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 έναν, δύο ή τρεις άξονες	Όπως προβλέπεται στη στήλη "Ομάδα οχημάτων" των πινάκων στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.
Όλες οι ομάδες που αναφέρονται στον πίνακα 4 με δύο ή τρεις άξονες	
Όλες οι ομάδες που προβλέπονται 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 ή 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)
Βαρέα 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	OR > 350 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 επιβατικές μεταφορές με βαρέα οχήματα, χαμηλό φορτίο
HPR	Αστικές επιβατικές μεταφορές με βαρέα οχήματα, αντιπροσωπευτικό φορτίο

UPL	Αστικές επιβατικές μεταφορές, χαμηλό φορτίο
UPR	Αστικές επιβατικές μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
SPL	Ημιαστικές επιβατικές μεταφορές, χαμηλό φορτίο
SPR	Ημιαστικές επιβατικές μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
IPL	Υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, χαμηλό φορτίο
IPR	Υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, αντιπροσωπευτικό φορτίο
CPL	Επιβατικές μεταφορές με πούλμαν, χαμηλό φορτίο
CPR	Επιβατικές μεταφορές με πούλμαν, αντιπροσωπευτικό φορτίο

## 2. Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή

### 2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός νέου βαρέος οχήματος

Οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/km ενός νέου βαρέος οχήματος *v* που ανήκει σε επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* ή του πρωτογενούς οχήματος του υπολογίζονται ως εξής:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Όπου:

$\sum_{mp}$  το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης *mp* που παρατίθενται στο σημείο 1.4.

*sg* η επιμέρους ομάδα οχημάτων στην οποία ανήκει το νέο βαρύ όχημα *v* σύμφωνα με το σημείο 1 του παρόντος παραρτήματος.

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

$CO2_{v,mp}$  οι εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/km του νέου βαρέος οχήματος *v*, 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<sub>2</sub> σε g/km του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος 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 III.

Για μηχανοκίνητα βαρέα 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 βαρέα 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, 53v	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, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	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



Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Προφίλ χρήσης (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	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 βαρέα 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

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Προφίλ χρήσης (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
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 βαρέα 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

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Προφίλ χρήσης (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
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 CO<sub>2</sub> όλων των νέων βαρέων οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων για έναν κατασκευαστή

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> avgCO<sub>2sg</sub> όλων των νέων βαρέων οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων sg ή των πρωτογενών οχημάτων τους, κατά περίπτωση, υπολογίζονται ως εξής:

2.2.1. Για βαρέα οχήματα των κατηγοριών N και O:

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

2.2.2. Για πλήρη ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας M:

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

2.2.3. Για πρωτογενή οχήματα βαρέων οχημάτων της κατηγορίας M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2pv}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (σε g/pkm)}$$

Όπου:

$\sum_v$  το άθροισμα όλων των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg, με την επιφύλαξη του άρθρου 7β.

CO<sub>2v</sub> οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> νέου βαρέος οχήματος v, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1.

$CO2_p$	οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος οχήματος $v$ , όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·
$V_{sg}$	ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ ·
$V_{p_{sg}}$	ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ , 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 βαρέων οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ , όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·
$PN_{sg}$	ο μέσος αριθμός επιβατών των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ , 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 οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) που αναφέρεται στο άρθρο 5 υπολογίζεται ως εξής:

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

όπου:

$V_{all}$	ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή στις επιμέρους ομάδες οχημάτων $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ·
$V_{conv}$	ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή στις επιμέρους ομάδες οχημάτων $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ , εξαιρουμένων των βαρέων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών·
$V_{zlev}$	είναι το άθροισμα των $V_{in}$ και $V_{out}$ ·

όπου:

$$V_{in} \text{ είναι } \sum_v (1 + (1 - CO2/LET_{sg}))$$

όπου  $\sum_v$  το άθροισμα όλων των νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στις επιμέρους ομάδες οχημάτων  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ·

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

$LET_{sg}$  τ ο όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$  στην οποία ανήκει το βαρύ όχημα  $v$ , όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.4·

$V_{out}$  ο συνολικός αριθμός βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N τα οποία δεν ανήκουν στις επιμέρους ομάδες οχημάτων 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 το 2029

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, ο συντελεστής οχημάτων 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 είναι το άθροισμα των  $V_{in}$  και  $V_{out}$ , διαιρούμενο με το  $V_{total}$ , όπου:

$V_{in}$  ο συνολικός αριθμός βαρέων οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στις επιμέρους ομάδες οχημάτων  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ , 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 βάρους οχήματος μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών  $v$ , όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

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

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

$V_{total}$  ο συνολικός αριθμός των βαρέων οχημάτων της κατηγορίας N 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 και μετά

$$ZLEV = 1$$

### 2.3.4 Υπολογισμός του ορίου χαμηλών εκπομπών

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

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

Όπου:

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

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

### 2.4. Υπολογισμός των μεριδίων βαρέων οχημάτων

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

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

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

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

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, το μερίδιο των νέων βαρέων οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$ , το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 7β, συνυπολογίζεται με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του σημείου 2.2, υπολογίζεται ως εξής:

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

Όπου:

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

$Vpv_{sg}$  ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$ , τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του σημείου 2.2.

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

$V$  ο αριθμός των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή.

## 2.5. Τιμές ωφέλιμου φορτίου, αριθμοί επιβατών και όγκοι φορτίου

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

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

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

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

Όπου:

$\sum_{mp}$  το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης  $mp$

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

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

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

### 2.5.1. Βαρέα 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	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.1.	Άνευ αντικειμένου									
53v															
54															
1s															
1sv															
1															
1v															
2															Όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.1.
2v															
3															Άνευ αντικειμένου
3v															
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	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	2,6	12,9	
5-LH															
5v															

Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg (*)	Προφίλ χρήσης mp (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
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	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	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
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	2,6	12,9
12v														
16	Άνευ αντικειμένου												2,6	12,9
16v														

(\*) 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. Βαρέα οχήματα της κατηγορίας M.

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 οχημάτων sg και το προφίλ χρήσης mp προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3.1.1.

#### 2.5.3. Βαρέα οχήματα της κατηγορίας O.

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	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου

(\*) 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 οχημάτων *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 οχημάτων 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 οχημάτων 5-LH και υπολογίζονται ως εξής:

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

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

Όπου:

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

$AM_{5-LH}$  τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα που καθορίζονται για την επιμέρους ομάδα οχημάτων 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 οχημάτων 5-LH, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.1.

#### 2.6.1. Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα για βαρέα οχήματα της κατηγορίας N

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα $AM_{sg}$ (σε km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	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

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM <sub>sg</sub> (σε km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(\*) Βλ. ορισμούς στο σημείο 1.1

#### 2.6.2. Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα για βαρέα οχήματα της κατηγορίας M

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM <sub>sg</sub> (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

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM <sub>sg</sub> (σε km)
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 βαρέα οχήματα της κατηγορίας O

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) (*)	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM <sub>sg</sub> (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 CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4  
Για κάθε κατασκευαστή υπολογίζονται οι ακόλουθες μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>:

2.7.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως 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 και μετά:

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

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

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

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

Όπου:

$\sum_{sg}$  το άθροισμα των επιμέρους ομάδων οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> 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. Υπολογισμός των τιμών αναφοράς

3.1. Τιμές αναφοράς

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

3.1.1. Για κάθε όχημα, η 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 τεχνικός αποδεκτού μέγιστου ωφέλιμου φορτίου  $maxPL_{sg}$ , του τεχνικός αποδεκτού μέγιστου αριθμού επιβατών  $maxPN_{sg}$  και του όγκου φορτίου  $CV_{sg}$  υπολογίζονται ως εξής:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Όπου:

$\Sigma_v$  το άθροισμα όλων των νέων βαρέων οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$  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 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 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 οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$  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 βαρέων οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ , όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·

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

$PL_{v,mp}$  το ωφέλιμο φορτίο του βαρέος 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 βαρέος 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 βαρέος 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 βαρέος 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 βαρέος οχήματος  $v$ , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.
- $CV_v$  ο όγκος φορτίου του βαρέος 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 οχημάτων

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
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Όλες οι άλλες	2025

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

Οι μέσες ειδικές εκπομπές  $CO_2$   $avgCO2_{sg}$  και  $avgCO2p_{sg}$ , 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 οχημάτων  $sg$  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 οχημάτων όλων των κατασκευαστών στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$  είναι τουλάχιστον 50.

Για τον προσδιορισμό των εκπομπών αναφοράς  $CO_2$   $rCO2_{sg}$  και  $rCO2p_{sg}$  με σκοπό τον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών  $CO_2$  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 οχημάτων  $sg$  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  $RETr_{sg,Y}$ , όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.1, για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς  $CO_2$   $rCO2p_{sg}$ .

4. Υπολογισμός του στόχου ειδικών εκπομπών  $CO_2$  ενός κατασκευαστή που αναφέρεται στο άρθρο 6

4.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών  $CO_2$

Για κάθε κατασκευαστή, οι ακόλουθοι στόχοι ειδικών εκπομπών  $CO_2$   $T$  υπολογίζονται ως εξής:

4.1.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 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 και μετά:

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

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

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

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

Όπου:

$\sum_{sg}$  το άθροισμα των επιμέρους ομάδων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα νέα βαρέα οχήματα στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ , όπως προβλέπεται στο σημείο 4.3·

$rfp_{sg}$  ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα πρωτογενή οχήματα των νέων βαρέων οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ , όπως προβλέπεται στο σημείο 4.3·

$zenM_{sg}$  η απαίτηση για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ισχύει κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων για τα βαρέα οχήματα στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ , 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 CO<sub>2</sub> και των στόχων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών

Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες οχημάτων  $sg$  περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), των στόχων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> T(X) και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>γ</sub>:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους μείωσης εκπομπών CO <sub>2</sub> σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους μείωσης εκπομπών CO <sub>2</sub> σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO <sub>2</sub> σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) (πούλμαν και λεωφορεία χαμηλής εισόδου κλάσης II)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3δ (Αστικά λεωφορεία)
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. Ωστόσο, στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών πριν από το 2035, δεν περιλαμβάνονται οι επιμέρους ομάδες επαγγελματικών οχημάτων.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1 33-DD, 35-FE, 39-FE



- 4.3. Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και απαιτήσεις για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών
- 4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> rf<sub>sg</sub> και rfp<sub>sg</sub> σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα βαρέα οχήματα στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO <sub>2</sub> rf <sub>sg</sub> και rfp <sub>sg</sub>					
Επιμέρους ομάδες οχημάτων 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 6x4	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 %
Επαγγελματικά οχήματα	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (rf <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν και υπεραστικών λεωφορείων (rfp <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO <sub>2</sub> $r_{sg}^f$ και $r_{sg}^{fp}$					
Επιμέρους ομάδες οχημάτων sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	Από το 2040
Ημρυμουλκούμενα 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %	Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών πριν από το 2025, όλοι οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO <sub>2</sub> $r_{sg}^f$ και $r_{sg}^{fp}$ είναι 0.

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

Απαιτήσεις για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες οχημάτων 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	90 %	100 %	100 %

5. Πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 7

- 5.1. Πορείες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>

- 5.1.1. Συντελεστές-στόχοι

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

$$RET_{sg,Y} = (1 - r_{sg,uY}^f) + (r_{sg,uY}^f - r_{sg,IY}^f) \times (uY - Y) / (uY - IY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - r_{sg,uY}^{fp}) + (r_{sg,uY}^{fp} - r_{sg,IY}^{fp}) \times (uY - Y) / (uY - IY)$$

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

Όπου:

$IY, uY$  οι τιμές του κατώτερου και του ανώτερου έτους στο σύνολο {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στη στήλη X=2025 στον πίνακα του σημείου 4.2.

- στο σύνολο {rY, 2030, 2035, 2040} για όλες τις άλλες επιμέρους ομάδες οχημάτων sg, καθορίζοντας το μικρότερο μεσοδιάστημα για το οποίο ισχύει η συνθήκη  $IY \leq Y < uY$ .

$rY$  το έτος της περιόδου αναφοράς που ισχύει για την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg σύμφωνα με το σημείο 3.2.

$r_{sg,IY}^f, r_{sg,uY}^f$  οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg για τα νέα βαρέα οχήματα των ετών IY και uY σύμφωνα με το σημείο 4.3.

$rfp_{sg,ly}$ ,  $rfp_{sg,uY}$  οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> της επιμέρους ομάδας οχημάτων *sg* για τα πρωτογενή οχήματα των νέων βαρέων οχημάτων των ετών *ly* και *uY* σύμφωνα με το σημείο 4.3.

$zenvM_{sg,ly}$ ,  $zenvM_{sg,uY}$  οι απαιτήσεις για βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών όσον αφορά τα νέα βαρέα οχήματα των ετών *ly* και *uY* σύμφωνα με το σημείο 4.3.

Για τα έτη υποβολής στοιχείων  $Y < rY$ , οι τιμές των  $RET_{sg,Y}$ ,  $RETP_{sg,Y}$  και  $ZET_{sg,Y}$  ορίζονται σε 1, ώστε η συμβολή της επιμέρους ομάδας οχημάτων *sg* στην πορεία μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> να είναι μηδενική.

## 5.1.2. Πορείες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>

5.1.2.1. Για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* και περίοδο υποβολής στοιχείων ενός έτους *Y*, καθορίζονται οι ακόλουθες πορείες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>:

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

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

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

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 CO<sub>2</sub>:

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

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 CO<sub>2</sub>:

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

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

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

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

Όπου:

$\sum_{sg}$  το άθροισμα των επιμέρους ομάδων οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό της συγκεκριμένης πορείας εκπομπών CO<sub>2</sub> σύμφωνα με το σημείο 4.2.

$share_{sg}$  το μερίδιο των νέων βαρέων οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα οχημάτων *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 οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα *sg*, το οποίο συνυπολογίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> 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  $dCO2(X)_Y$  ( $X = NO, M$ ) έχουν τις μέγιστες ακόλουθες τιμές ή είναι 0 (δηλ. τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών δεν μπορούν να είναι αρνητικά), αναλόγως του ποια τιμή είναι μεγαλύτερη:

	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 μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 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:

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

$$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y \quad \text{για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους Y ≥ 2030}$$

$$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y \quad \text{για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους Y ≥ 2030}$$

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 οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y στις επιμέρους ομάδες οχημάτων, τα οποία περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> 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:

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

Όπου:

$\min$  η ελάχιστη από τις δύο τιμές που αναφέρονται μεταξύ των παρενθέσεων.

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2024.

$dCO_2(NO)_Y$  τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

$cCO_2(NO)_Y$  τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

6. Προσδιορισμός της υπέρβασης εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y από το έτος 2025 και εξής, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών CO<sub>2</sub>  $exeCO_2(X)_Y$  ανά κατηγορία οχημάτων υπολογίζεται με τους τύπους που ακολουθούν, εάν η τιμή είναι θετική (X = NO, M).

Για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025:

$$exeCO_2(NO)_{2025} = dCO_2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y - limCO_2(NO)_{2025}$$

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:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_{I,Y} - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

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

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_{I,Y} - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

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

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_{I,Y} - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

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

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_{I,Y} - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J$$

Για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2040:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_{I,Y} - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_{I,Y} - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y > 2040:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Εάν από τους προηγούμενους υπολογισμούς προκύψει αρνητική τιμή για τις υπερβάσεις εκπομπών  $exeCO_2(X)_Y$ , οι υπερβάσεις εκπομπών ορίζονται σε 0.

Όπου:

- $\sum_{Y=2019}^{2024}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2024·
- $\sum_{Y=2019}^{2024}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το έτος Y·
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών J από το 2025 έως το έτος (Y-1)·
- $\sum_{I=2025}^{2039}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το 2039·
- $\sum_{J=2030}^{Y-1}$  το άθροισμα των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών J από το 2030 έως το έτος (Y-1)·
- $dCO_2(X)_Y$  τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2 (X = NO, M)·
- $cCO_2(X)_Y$  τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2 (X = NO, M)·
- $ccCO_2(X)_{I,Y}$  τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους I, διορθωμένα για το μέρος που έχει λήξει μετά από 7 έτη, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.1 (X = NO, M)·
- $limCO_2(X)_Y$  το όριο χρεωστικών μορίων, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.3 (X = NO, M)·
- $redCO_2(X)$  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  $exeCO_2(X)_Y$  ορίζεται σε 0 (X = NO, M).

Οι υπερβάσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους Y, όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, είναι:

$$exeCO_2_Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

6.1. Προσδιορισμός του  $ccCO_2(X)_{Y,I}$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = cCO_2(X)_I \quad \text{για } Y \leq I + 7 \cdot$$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = \min(cCO_2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO_2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO_2(X)_{K,Y}) \quad \text{για } Y > I + 7 \cdot \text{»}$$

2. το παράρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

#### Διαδικασίες προσαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 11

1. Προσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> κατόπιν τροποποίησης των διαδικασιών έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2

Κατόπιν τροποποίησης των διαδικασιών έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στο σημείο 3.1.2 του παραρτήματος I υπολογίζονται εκ νέου.

Για τον σκοπό αυτό, οι εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/km των νέων βαρέων οχημάτων ν της περιόδου αναφοράς και των πρωτογενών οχημάτων τους που προσδιορίζονται για προφίλ χρήσης mp, όπως αναφέρεται στο παράρτημα I σημείο 2.1, προσαρμόζονται ως εξής:

$$CO_{2,v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_2(RP)_{r,mp})$$

$$CO_{2p,v,mp} = CO_{2p}(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p}(RP)_{r,mp})$$

Όπου:

$\Sigma_r$	το άθροισμα όλων των αντιπροσωπευτικών οχημάτων $r$ για την επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ .
$sg$	η επιμέρους ομάδα οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ όχημα $v$ .
$s_{r,sg}$	ο στατιστικός συντελεστής στάθμισης του αντιπροσωπευτικού βαρέος οχήματος $r$ για την επιμέρους ομάδα οχημάτων $sg$ .
$CO_2(RP)_{v,mp}$	οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ του βαρέος 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 βαρέος 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.
$CO_{2,r,mp}$	οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ του αντιπροσωπευτικού βαρέος 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 2 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού.
$CO_2p(RP)_{v,mp}$	οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ του πρωτογενούς οχήματος του βαρέος 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 βαρέος 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.
$CO_2p_{r,mp}$	οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ του πρωτογενούς οχήματος του αντιπροσωπευτικού βαρέος 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 2 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού.

Οι ειδικές εκπομπές  $CO_2$  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 βαρέα οχήματα ορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3.

## 2. Εφαρμογή των προσαρμοσμένων εκπομπών αναφοράς $CO_2$ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2

Εάν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους  $Y$  οι ειδικές εκπομπές  $CO_2$  ορισμένων νέων βαρέων οχημάτων ενόχ κατασκευαστή έχουν προσδιοριστεί με τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, οι εκπομπές αναφοράς  $CO_2$   $rCO_{sg}$  της επιμέρους ομάδας οχημάτων  $sg$  που χρησιμοποιείται στα σημεία 4 και 5.1 του παραρτήματος I υπολογίζονται ως εξής:

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

όπου:

$\Sigma_i$	το άθροισμα των <ul style="list-style-type: none"> <li>— για <math>i = 0</math>: τη μη τροποποιημένη διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών <math>CO_2</math>, για την οποία ισχύουν οι αρχικές εκπομπές αναφοράς <math>CO_2</math> χωρίς προσαρμογές, και</li> <li>— για <math>i \geq 1</math>: όλες τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.</li> </ul>
$V_{sg}$	ο αριθμός των νέων βαρέων 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 οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y και στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg, της οποίας οι ειδικές εκπομπές CO <sub>2</sub> έχουν προσδιοριστεί με την τροποποίηση i·
$rCO2_{sg,i}$	— για $i = 0$ : οι μη προσαρμοσμένες εκπομπές αναφοράς CO <sub>2</sub> — για $i \geq 1$ : οι εκπομπές αναφοράς CO <sub>2</sub> έχουν προσδιοριστεί για την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg με την τροποποίηση i.».

---



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

**Κανονικοποίηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων οχημάτων όπως αναφέρονται στο άρθρο 4**1. Κανονικοποίηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>

Για τον υπολογισμό σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I, οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> CO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub> των βαρέων οχημάτων κανονικοποιούνται ως εξής:

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

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

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

Οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2v,mp</sub> των πρωτογενών οχημάτων κανονικοποιούνται σύμφωνα με την ίδια μεθοδολογία, με τη χρήση των παραμέτρων για τα πρωτογενή οχήματα.

Όπου:

CO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub> οι κανονικοποιημένες εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του παραρτήματος I σημείο 2.1·

reportCO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub> οι εκπομπές CO<sub>2</sub> σε g/km του νέου βαρέος οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

ΔCO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub>(m) προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3·

ΔCO<sub>2cv<sub>v,mp</sub></sub> προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4·

PL<sub>v,mp</sub> το ωφέλιμο φορτίο του βαρέος οχήματος v στο προφίλ χρήσης mp, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

PL<sub>sg,mp</sub> το ωφέλιμο φορτίο για την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg και το προφίλ χρήσης mp, όπως προβλέπεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος I·

PM<sub>v,mp</sub> η μάζα επιβατών του βαρέος οχήματος v στο προφίλ χρήσης mp, όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

PM<sub>sg,mp</sub> η μάζα επιβατών για την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg και το προφίλ χρήσης mp, όπως προβλέπεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος I·

cCW<sub>v</sub> η διόρθωση του ίδιου βάρους του βαρέος οχήματος v σύμφωνα με το σημείο 2.

## 2. Κανονικοποίηση ίδιου βάρους οχήματος

Δεδομένου ότι η μεταφορική ωφελιμότητα ενός βαρέος 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 υψηλότερα ίδια βάρη και, συνεπώς, με υψηλότερες εκπομπές CO<sub>2</sub>, για τους σκοπούς της κανονικοποίησης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> σύμφωνα με το σημείο 1 εφαρμόζεται η ακόλουθη διόρθωση του ίδιου βάρους ενός βαρέος οχήματος v στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg:

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

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

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

Όπου:

a<sub>sg</sub> γραμμικός συντελεστής που ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1 για την περίοδο υποβολής στοιχείων έτους κατά το οποίο το βαρύ όχημα v ταξινομήθηκε·

$maxPL_v$	το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του βαρέος 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 βαρέος 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  $maxPL_v$  (βαρέα οχήματα της κατηγορίας N) και του  $maxPN_v$  (βαρέα οχήματα της κατηγορίας M), λαμβανομένων υπόψη όλων των νέων ταξινομημένων βαρέων οχημάτων  $v$  στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ :

$$CW_v \approx a_{sg} maxPL_v + b_{sg} \quad \text{για βαρέα οχήματα της κατηγορίας N.}$$

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

Όπου:

$CW_v$	το ίδιο βάρος του βαρέος 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 βαρέος οχήματος $v$ .
$maxPL_v$	το τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο του βαρέος 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 βαρέος οχήματος $v$ , όπως προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

### 3. Μεταβολή των εκπομπών CO<sub>2</sub> για μεταβολή της συνολικής μάζας οχήματος

Η εκ των υστέρων μεταβολή των εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός βαρέος οχήματος  $v$  που πρέπει να προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης  $mp$  λόγω εκ των υστέρων μεταβολής της συνολικής μάζας που πρέπει να αποδοθεί στο βαρύ όχημα για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> ορίζεται με την ακόλουθη γραμμική προσέγγιση:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

Όπου:

$m$	η μεταβολή της συνολικής μάζας που αποδίδεται στο βαρύ όχημα $v$ για τον προσδιορισμό των οικείων εκπομπών CO <sub>2</sub> .
$CO2_{v,r}$	οι εκπομπές CO <sub>2</sub> του βαρέος οχήματος $v$ σε g/km, χωρίς μεταβολή της μάζας, οι οποίες προσδιορίζονται για το ίδιο προφίλ χρήσης $mp$ , σε συνθήκες χαμηλής φόρτωσης.
$CO2_{v,l}$	οι εκπομπές CO <sub>2</sub> του βαρέος οχήματος $v$ σε g/km, χωρίς μεταβολή της μάζας, οι οποίες προσδιορίζονται για το ίδιο προφίλ χρήσης $mp$ , σε συνθήκες χαμηλής φόρτωσης.
$Mr$	η συνολική μάζα οχήματος στην προσομοίωση, χωρίς μεταβολή της μάζας, για το ίδιο προφίλ χρήσης $mp$ , σε αντιπροσωπευτικές συνθήκες φόρτωσης.
$Ml$	η συνολική μάζα οχήματος στην προσομοίωση, χωρίς μεταβολή της μάζας, για το ίδιο προφίλ χρήσης $mp$ , σε συνθήκες χαμηλής φόρτωσης.

### 4. Κανονικοποίηση για διαφορετικούς όγκους φορτίου

Τα βαρέα οχήματα της κατηγορίας O της ίδιας επιμέρους ομάδας οχημάτων έχουν διαφορετικούς όγκους φορτίου. Δεδομένου ότι η μεταφορική ωφέλιμότητα ενός βαρέος οχήματος αυξάνεται με τον όγκο φορτίου, αλλά για τεχνικούς λόγους η αύξηση αυτή συσχετίζεται επίσης με υψηλότερες εκπομπές CO<sub>2</sub>, εφαρμόζεται η ακόλουθη διόρθωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός βαρέος οχήματος  $v$  στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ :

$$\Delta CO2_{v,mp} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

Όπου:

- $a_{sg,mp}$  γραμμικός συντελεστής που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4.1 για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους κατά το οποίο το βαρύ όχημα  $v$  ταξινομήθηκε·
- $CV_v$  ο όγκος φορτίου του βαρέος 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 βαρέα οχήματα των κατηγοριών N και M, η διόρθωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>  $\Delta CO2_{v,mp}$  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 βαρέων οχημάτων  $v$  στην επιμέρους ομάδα οχημάτων  $sg$ :

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

Όπου:

- $CV_v$  ο όγκος φορτίου του βαρέος 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.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

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

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

- α) αναγνωριστικοί αριθμοί οχημάτων για όλα τα νέα βαρέα οχήματα, όπως αναφέρονται 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 οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 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 βαρέος 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<sup>(1)</sup>·
- 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 TRMLM, 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 βαρέα 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 CO<sub>2</sub>, όπως ορίζονται στην καταχώριση 49.5 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ιγ) η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου, όπως ορίζεται στην καταχώριση 49.6 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
- ιδ) η ημερομηνία ταξινόμησης·
- ιε) η TRMLM του συνδυασμού για βαρύ όχημα κατηγορίας N3 σε εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό (EHC) αναφερόμενο στο άρθρο 3 σημείο 25, 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 βαρέα οχήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, οι πληροφορίες ότι το βαρύ όχημα σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης·
- ιθ) για βαρέα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία ή τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, η επιβεβαίωση ότι το όχημα έχει ταξινομηθεί για χρήση από τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, την πυροσβεστική υπηρεσία ή τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και ότι πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3α παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού. Για όλα τα βαρέα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων 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) 2020/683, ανεξάρτητα από τυχόν εθνικές εξαιρέσεις που ισχύουν δυνάμει του άρθρου 45 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

(1) 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 ρυμουλκωμένων 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 του παρόντος κανονισμού, κάθε δηλών δηλώνει τα ακόλουθα δεδομένα για τα βαρέα οχήματα για τα οποία υποχρεούται να προσκομίσει φάκελο αρχείων κατασκευαστή (MRF) ή φάκελο πληροφοριών οχήματος (VIF) σύμφωνα με τον κανονισμό(ΕΕ) 2017/2400 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362.

Για τα βαρέα 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 ένα βαρύ 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 <sup>(1)</sup>	Κατασκευαστής ενδιάμεσων οχημάτων <sup>(2)</sup>	Κατασκευαστής οχημάτων <sup>(3)</sup> <sup>(6)</sup>	Ορισθείσα τεχνική υπηρεσία <sup>(8)</sup>
N / όλες	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	— MRF <sup>(4)</sup> — Πρόσθετες πληροφορίες <sup>(*)</sup>	Άνευ αντικειμένου
M / όλες	— VIF <sup>(5)</sup> — MRF <sup>(4)</sup> — Πρόσθετες πληροφορίες <sup>(*)</sup> για το πρωτογενές όχημα.	Άνευ αντικειμένου	— VIF <sup>(5)</sup> — MRF <sup>(4)</sup> — Πρόσθετες πληροφορίες <sup>(*)</sup> για το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα.	Άνευ αντικειμένου
O / όλες	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	— MRF <sup>(7)</sup> — Πρόσθετες πληροφορίες <sup>(*)</sup>	— MRF <sup>(7)</sup> — Πρόσθετες πληροφορίες <sup>(*)</sup>

<sup>(1)</sup> Άρθρο 3 σημείο 29) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής.  
<sup>(2)</sup> Άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής.  
<sup>(3)</sup> Άρθρο 3 σημείο 4α) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής.  
<sup>(4)</sup> Φάκελος αρχείων κατασκευαστή (MRF), άρθρο 3 σημείο 23) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.  
<sup>(5)</sup> Φάκελος πληροφοριών οχήματος (VIF), άρθρο 3, σημείο 25) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής.  
<sup>(6)</sup> Άρθρο 2, σημείο 5) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.  
<sup>(7)</sup> Φάκελος αρχείων κατασκευαστή (MRF), άρθρο 2 σημείο 9) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.  
<sup>(8)</sup> Άρθρο 8 παράγραφος 6 και 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.  
<sup>(\*)</sup> Πρόσθετες πληροφορίες:

Αριθ.	Παράμετρος παρακολούθησης	Πηγή	Κατηγορίες οχημάτων στις οποίες εφαρμόζεται η παράμετρος παρακολούθησης
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 N· Κατηγορία M: μόνο για πρωτογενή οχήματα·

Αριθ.	Παράμετρος παρακολούθησης	Πηγή	Κατηγορίες οχημάτων στις οποίες εφαρμόζεται η παράμετρος παρακολούθησης
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 <sub>2</sub> 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 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> , ανάλογα με την περίπτωση	Κατηγορία Ν· Κατηγορία Μ: μόνο για πρωτογενή οχήματα·

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1).

Αριθ.	Παράμετρος παρακολούθησης	Πηγή	Κατηγορίες οχημάτων στις οποίες εφαρμόζεται η παράμετρος παρακολούθησης
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 N· Κατηγορία M: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
77	Μάζα εκπομπών CO <sub>2</sub> 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 N· Κατηγορία M: 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 N· Κατηγορία M: μόνο για πρωτογενή οχήματα·
101	Για βαρέα 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 βαρέα 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 .vsuim, 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)	Όλα

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

Για τη δημοσιοποίηση της τιμής CdxA 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 CdxA:

Εύρος	Τιμή CdxA [m2]	
	Ελάχ. CdxA (CdxA ≥ ελάχ. CdxA)	Μέγ. CdxA (CdxA < μέγ. CdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Εύρος	Τιμή CdxA [m2]	
	Ελάχ. CdxA (CdxA ≥ ελάχ. CdxA)	Μέγ. CdxA (CdxA < μέγ. CdxA)
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 Α διαβιβάζονται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος σύμφωνα με το άρθρο 13α μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων από το σημείο επαφής της αρμόδιας αρχής.

Το σημείο επαφής ενημερώνει την Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος 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 χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία:

α) την επωνυμία του κατασκευαστή όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή στο πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης·

β) τον διεθνή αναγνωριστικό κωδικό του κατασκευαστή (κωδικός WMI), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής<sup>(1)</sup>, που χρησιμοποιείται στους αναγνωριστικούς αριθμούς των νέων βαρέων οχημάτων που πρόκειται να διατεθούν στην αγορά·

γ) το σημείο επαφής που είναι αρμόδιο για τη διαβίβαση των δεδομένων στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος.

Ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των εν λόγω στοιχείων.

Οι κοινοποιήσεις αποστέλλονται στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.

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

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

## 3. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

- 3.1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος 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 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·

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

- 3.2.11. μοντέλο μετατροπέα ροής·
  - 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 .vsup, και το οποίο περιλαμβάνει συγκεντρωτικά αποτελέσματα ανά προσομοιούμενο προφίλ χρήσης και κατάσταση ωφέλιμου φορτίου.
- 3.3. Όταν αρμόδια αρχή ή κατασκευαστής εντοπίζει σφάλματα στα υποβληθέντα δεδομένα, γνωστοποιεί χωρίς καθυστέρηση τα σφάλματα αυτά στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, υποβάλλοντας αναφορά γνωστοποίησης σφαλμάτων στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις διευθύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.
- 3.4. Με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, η Επιτροπή επαληθεύει τα γνωστοποιηθέντα σφάλματα και, κατά περίπτωση, διορθώνει τα δεδομένα στο μητρώο.
- 3.5. Με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, 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

## Πίνακας αντιστοιχίας

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*