II

*(Μη νομοθετικές πράξεις)*

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 404/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 17ης Φεβρουαρίου 2014**

**για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παρακολούθηση των εκπομπών $CO_2$ από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα η έγκριση τύπου των οποίων γίνεται με διαδικασία πολλαπλών σταδίων**

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

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά οχήματα ([1]), και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ([2]) ορίζει νέα μέθοδο για τον προσδιορισμό των εκπομπών $CO_2$ και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων $N_1$ που έχουν λάβει έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων (εφεξής «οχήματα πολλαπλών σταδίων»). Η νέα μέθοδος θα αρχίσει να εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2014, αλλά μπορεί ήδη να εφαρμοστεί σε εθελοντική βάση από την 1η Ιανουαρίου 2013.

(2) Το σημείο 7 του μέρους Β του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 προβλέπει ότι οι ειδικές εκπομπές $CO_2$ ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης. Για να γίνει αυτό θα πρέπει τα ολοκληρωμένα οχήματα πολλαπλών σταδίων να μπορούν να αναγνωρίζονται κατά τη διαδικασία παρακολούθησης και να μπορεί να ταυτοποιείται ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης. Θα πρέπει επίσης ορισμένα στοιχεία που αφορούν το όχημα βάσης να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που παρατίθεται στο παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.

(3) Οι κατασκευαστές του οχήματος βάσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, έχουν το δικαίωμα να επαληθεύουν τα στοιχεία που αφορούν ένα όχημα πολλαπλών σταδίων με βάση τα οποία υπολογίζονται οι στόχοι τους για τις ειδικές εκπομπές $CO_2$. Είναι, συνεπώς, σκόπιμο να παρέχονται οι σχετικές παράμετροι των στοιχείων που εξασφαλίζουν ότι η επαλήθευση αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί αποτελεσματικά.

(4) Η μεθοδολογία που παρατίθεται στο παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 εφαρμόζεται όσον αφορά τα ημιτελή και τα ολοκληρωμένα οχήματα. Ωστόσο, όταν ένα πλήρες όχημα υφίσταται περαιτέρω μεταποίηση πριν από την πρώτη ταξινόμηση, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι χρησιμοποιούνται η μάζα σε κατάσταση λειτουργίας και οι εκπομπές $CO_2$ του πλήρους οχήματος ως βασικό όχημα το οποίο θα πρέπει να παρακολουθείται και να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών.

([1]) ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

(5) Είναι ανάγκη να αποσαφηνιστούν περαιτέρω τα στοιχεία που θα πρέπει να παρέχονται για να εξασφαλιστεί ότι η επιδόσεις των εκπομπών $CO_2$ των οχημάτων πολλαπλών σταδίων μπορούν να παρακολουθούνται και να επαληθεύονται επαρκώς και αποτελεσματικά.

(6) Ένα όχημα ταυτοποιείται με έναν αριθμό ταυτοποίησης οχήματος (εφεξής «VIN»), δηλαδή έναν αλφαριθμητικό κωδικό που αποδίδεται στο όχημα από τον κατασκευαστή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής ([1]). Η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) προβλέπει, στο τμήμα 4 του παραρτήματος XVII, ως βασικό κανόνα ότι ο αναγνωριστικός αριθμός (αριθμός ταυτοποίησης) του οχήματος βάσης διατηρείται σε όλα τα μετέπειτα στάδια της διαδικασίας έγκρισης τύπου για να τηρείται το ιστορικό της διαδικασίας. Συνεπώς, μέσω του VIN θα πρέπει να είναι δυνατόν να συνδεθεί το ολοκληρωμένο όχημα με ένα όχημα βάσης και, ως εκ τούτου, να ταυτοποιηθεί ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης που είναι υπεύθυνος για τις εκπομπές $CO_2$. Επιπλέον, ο VIN θα πρέπει να επιτρέπει στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης να επαληθεύσει τα σχετικά στοιχεία που αφορούν το όχημα βάσης. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν άλλες παράμετροι που να είναι σε θέση να παράσχουν αυτού του είδους τη σύνδεση, είναι σκόπιμο να απαιτηθεί από τα κράτη μέλη να παρακολουθούν και να δηλώνουν τους VIN των πρωτοταξινομούμενων οχημάτων $N_1$ στην Επιτροπή μέσω του συστήματος συλλογής στοιχείων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ).

(7) Για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών για οχήματα πολλαπλών σταδίων, είναι αναγκαίο, σύμφωνα με το σημείο 7 του μέρους Β του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, να λαμβάνεται υπόψη η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.3 του παραρτήματος XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Αυτό απαιτεί την παρακολούθηση και τη δήλωση της μάζας σε κατάσταση λειτουργίας του οχήματος βάσης και της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας έμφορτου οχήματος του εν λόγω οχήματος, μέσω των οποίων μπορεί να καθοριστεί η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα, ή, εναλλακτικά, την παρακολούθηση και τη δήλωση της ίδιας της εξ ορισμού προστιθέμενης μάζας. Επιπλέον, για τον προσδιορισμό του κατά πόσον ένα όχημα πολλαπλών σταδίων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, είναι αναγκαίο να επαληθεύεται ότι η μάζα αναφοράς του ολοκληρωμένου οχήματος δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

(8) Αν τα κράτη μέλη δεν είναι σε θέση να παράσχουν όλες τις παραμέτρους που απαιτούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, λόγω του σχεδιασμού του συστήματός τους για την καταγραφή των στοιχείων που αφορούν τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι παράμετροι αυτές είναι δυνατόν να παρέχονται από τους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές στην κοινοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011.

(9) Για τον ίδιο λόγο, οι κατασκευαστές μπορούν, σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 293/2012 της Επιτροπής ([3]), να δηλώνουν στην Επιτροπή και στον ΕΟΠ τους VIN που χορήγησαν για τα οχήματα που πώλησαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος ή για τα οποία εκδόθηκε εγγύηση κατά το εν λόγω έτος.

(10) Οι VIN μπορεί, μετά την ταξινόμηση ενός οχήματος για να τεθεί στην οδική κυκλοφορία, να συνδέονται με σύνολα στοιχείων που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του ιδιοκτήτη του οχήματος. Ωστόσο, ο VIN από μόνος του δεν αποτελεί φορέα δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και η επεξεργασία των στοιχείων για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 δεν απαιτεί την πρόσβαση σε τυχόν σχετικά δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή την επεξεργασία τυχόν σχετικών δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Συνεπώς, η παρακολούθηση και η δήλωση των VIN δεν θεωρούνται επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]). Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι οι VIN μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ευαίσθητα στοιχεία, μεταξύ άλλων όσον αφορά την πρόληψη της κλοπής του οχήματος, και, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εξασφαλιστεί ότι οι VIN που δηλώνονται στην Επιτροπή και στον ΕΟΠ δεν δημοσιοποιούνται.

(11) Μέσω της αντιστοίχισης των VIN που δηλώνονται από τα κράτη μέλη με εκείνους που παρέχονται από τους κατασκευαστές, η Επιτροπή, με την υποστήριξη του ΕΟΠ, θα πρέπει να ταυτοποιεί τους κατασκευαστές και τα οικεία οχήματα, και να καταρτίζει το προσωρινό σύνολο στοιχείων, σύμφωνα με το άρθρο 10β του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012.

---

([1]) 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 ρυμουλκουμένων 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 ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 8 της 12.1.2011, σ. 1).

([2]) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 293/2012 της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2012, σχετικά με την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων ταξινόμησης καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 98 της 4.4.2012, σ. 1).

([4]) Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

([5]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

(12) Για να εξασφαλιστεί πλήρης ευθυγράμμιση των απαιτήσεων παρακολούθησης που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 με εκείνες που εφαρμόζονται στα επιβατικά αυτοκίνητα βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1], είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 όσον αφορά την υποβολή συγκεντρωτικών στοιχείων και τη μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών $CO_2$ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

(13) Συνεπώς, το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

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

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

Βρυξέλλες, 17 Φεβρουαρίου 2014.

*Για την Επιτροπή*
*Ο Πρόεδρος*
José Manuel BARROSO

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Λεπτομερή στοιχεία

1.1. Πλήρη οχήματα ταξινομημένα ως $N_1$

Στην περίπτωση των πλήρων οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ και έχουν ταξινομηθεί ως Ν1, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται για πρώτη φορά στην επικράτειά τους:

α) κατασκευαστής·

β) αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του·

γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοσή του·

δ) μάρκα·

ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·

στ) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·

ζ) ειδικές εκπομπές $CO_2$·

η) μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·

θ) τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος·

ι) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·

ια) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·

ιβ) κυβισμός κινητήρα·

ιγ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·

ιδ) κωδικός καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών $CO_2$ λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας·

ιε) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος.

Χρησιμοποιείται ο μορφότυπος που ορίζεται στο τμήμα 2 του μέρους Γ.

1.2. Οχήματα εγκεκριμένα με διαδικασία πολλαπλών σταδίων και ταξινομημένα ως $N_1$

Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων που έχουν ταξινομηθεί ως Ν1, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

α) το (ημιτελές) όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε) του σημείου 1.1, ή, αντί των δεδομένων που προσδιορίζονται στα στοιχεία η) και θ), την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που παρέχεται στο πλαίσιο των στοιχείων της έγκρισης τύπου που προβλέπονται στο σημείο 2.17.2 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

β) το (πλήρες) όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε) του σημείου 1.1·

γ) το ολοκληρωμένο όχημα: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), στ), ζ), η), ι), ια), ιβ), ιγ) και ιε) που προβλέπονται στο σημείο 1.1.

Αν οποιοδήποτε από τα δεδομένα που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) του παρόντος σημείου δεν είναι δυνατόν να παρασχεθούν για το όχημα βάσης, το κράτος μέλος παρέχει, αντί γι' αυτά, τα δεδομένα σχετικά με το ολοκληρωμένο όχημα.

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο τμήμα 2 του μέρους Γ χρησιμοποιείται για τα ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N 1.

Ο αριθμός ταυτοποίησης οχήματος που αναφέρεται στο στοιχείο ιε) του σημείου 1.1 δεν δημοσιοποιείται.».

β) Το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:

α) τις πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για τη συλλογή των λεπτομερών στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο 1·

β) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ·

γ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων, εφόσον είναι διαθέσιμος·

δ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα·

ε) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται σε εθνικό επίπεδο σε μικρές σειρές.».

2. Το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) Το εισαγωγικό μέρος και το σημείο 1 τροποποιούνται ως εξής:

«ΜΕΡΟΣ Β — Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών $CO_2$ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Τα στοιχεία παρακολούθησης που τα κράτη μέλη οφείλουν να προσδιορίζουν σύμφωνα με το μέρος Α σημεία 1 και 3 του παρόντος παραρτήματος προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

1. Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

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

β) Το σημείο 4 διαγράφεται.

γ) Στο σημείο 7 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Με την επιφύλαξη του ότι η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα λαμβάνεται για το μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος, αν η τιμή της μάζας δεν μπορεί προσδιοριστεί, για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 μπορεί να χρησιμοποιείται η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

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

3. Το μέρος Γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Γ. Μορφότυποι για τη διαβίβαση των στοιχείων

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

**Τμήμα 1 — Συγκεντρωτικά στοιχεία παρακολούθησης**

| | |
|---|---|
| Κράτος μέλος [1] | |
| Έτος | |
| Πηγή στοιχείων | |
| Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ | |

| | |
|---|---|
| Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα | |
| Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται σε εθνικό επίπεδο σε μικρές σειρές | |
| Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων (εφόσον είναι διαθέσιμος) | |

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

**Τμήμα 2 — Λεπτομερή στοιχεία παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα**

| Αναφορά στο τμήμα 1.1 του μέρους Α | Λεπτομερή στοιχεία κατά ταξινομούμενο όχημα (1) |
|---|---|
| α) | Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ (2) |
| | Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΠΛΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ/ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ (3) |
| | Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ (3) |
| | Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους (2) |
| β) | Αριθμός έγκρισης τύπου και απόληξή του |
| γ) | Τύπος |
| | Παραλλαγή |
| | Έκδοση |
| δ) | Μάρκα |
| ε) | Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος |
| στ) | Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος |
| ζ) | Ειδικές εκπομπές $CO_2$ |
| η) | Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ |
| | Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ/ΠΛΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ |
| θ) (4) | Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος |
| ι) | Μεταξόνιο |
| | Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1) |
| | Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2) |
| ια) | Τύπος καυσίμου |
| | Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο |

| Αναφορά στο τμήμα 1.1 του μέρους Α | Λεπτομερή στοιχεία κατά ταξινομούμενο όχημα (1) |
|---|---|
| ιβ) | Κυβισμός κινητήρα ($cm^3$) |
| ιγ) | Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km) |
| ιδ) | κωδικός καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών |
| | Μείωση των εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών |
| ιε) | Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος |
| Σημείο 2.17.2 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (5) | Εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα (κατά περίπτωση για οχήματα πολλαπλών σταδίων) |

*Σημειώσεις:*

(1) Αν, στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, δεν μπορούν να παρασχεθούν στοιχεία για το όχημα βάσης, το κράτος μέλος παρέχει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που προσδιορίζονται στον παρόντα μορφότυπο για το ολοκληρωμένο όχημα. Αν δεν μπορεί να παρασχεθεί ο αριθμός ταυτοποίησης, πρέπει να παρέχονται όλα τα λεπτομερή στοιχεία για το πλήρες όχημα, για το ολοκληρωμένο όχημα καθώς και για το όχημα βάσης, σύμφωνα με τα στοιχεία α), β) και γ) του σημείου 1.2 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος.

(2) Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων σε μικρές σειρές (NSS) ή των μεμονωμένων εγκρίσεων (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη "Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους", ενώ στη στήλη "Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ" αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: "AA-NSS" ή "AA-IVA".

(3) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων αναφέρεται ο κατασκευαστής του (ημιτελούς/πλήρους) οχήματος βάσης. Αν ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης δεν είναι διαθέσιμος, αναφέρεται μόνον ο κατασκευαστής του ολοκληρωμένου οχήματος.

(4) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, αναφέρεται η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης.

(5) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης μπορεί να αντικατασταθούν από την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που προσδιορίζεται στα στοιχεία της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σημείο 2.17.2 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.».