



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΛΕΥΚΩΣΙΑ 1425

Αρ. φακ.: TOM 16.11.016.001
Τηλ.: 22807000
Φαξ: 22354030
e-mail: roadtransport@rtd.mcw.gov.cy

29 Μαΐου, 2015.

Πρόεδρο Συνδέσμου Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων Οχημάτων (ΣΕΜΟ)
Πρόεδρο Παγκύπριου Συνδέσμου Εμπορίας Αυτοκινήτων (ΠΑΣΕΑ)

Θέμα: Καθορισμός της μάζας εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) για οχήματα τα οποία δεν έχουν εγγραφεί ή ταξινομηθεί σε κράτος μέλος

Αναφέρομαι στο πιο πάνω θέμα και σε συνέχεια των συναντήσεων που είχαμε τόσο στο Τμήμα Οδικών Μεταφορικών όσο και στο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων καθώς και της ενημέρωσης που τύχατε, σας πληροφορώ και γραπτώς τα ακόλουθα:

(α) Για την έκδοση βεβαίωσης για τη μάζα εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα μηχανοκίνητου οχήματος (έντυπο TOM 119), για σκοπούς υπολογισμού τελών κυκλοφορίας και φόρου κατανάλωσης, για οχήματα που **δεν** έχουν εγγραφεί ή ταξινομηθεί σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης **και** για τα οποία **δεν** προσκομίζεται στον Έφορο το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ του οχήματος ισχύουν τα πιο κάτω:

(i) Το έντυπο TOM 119 εκδίδεται με βάση την κατανάλωση καυσίμου, η οποία βρίσκεται σε τεχνικά εγχειρίδια **αποδεκτά από τον Έφορο**, πολλαπλασιάζοντας την καταγραφείσα κατανάλωση καυσίμου (σε λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα - lit/100km) με τον αριθμό 23,2 για τα βενζινοκίνητα οχήματα και τον αριθμό 26,3 για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (Παράγραφος 6(δ)(ii) του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι του περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972, όπως τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα),

ή

(ii) **ελλείψει τεχνικού εγχειριδίου αποδεκτού από τον Έφορο** σε σχέση με την κατανάλωση καυσίμου, καθορίζεται, και ακολούθως βεβαιώνεται, από τον Έφορο, κατ' αναλογία προς τα όσα ισχύουν αναφορικά με αντίστοιχο όχημα, τα στοιχεία του οποίου βρίσκονται σε όσο το δυνατό πιο πρόσφατο οδηγό οικονομίας καυσίμου, και το οποίο έχει όσο το δυνατό τα ίδια χαρακτηριστικά σε σχέση με, κυρίως, τη μάρκα, το μοντέλο, το είδος καυσίμου, την ιπποδύναμη τον κυβισμό, τον τρόπο μετάδοσης της κίνησης και το βάρος (Παράγραφος 6(δ)(iii) του προαναφερθέντος Μέρους Ι).

(β) Για σκοπούς ελέγχου ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο τα τεχνικά εγχειρίδια που παρουσιάστηκαν στον Έφορο και περιλαμβάνουν πληροφορίες για την κατανάλωση καυσίμου των υπό αναφορά οχημάτων μπορεί να θεωρούνται αποδεκτά από τον Έφορο, έγινε συγκριτική μελέτη μεταξύ οχημάτων που περιλαμβάνονται στα εν λόγω

τεχνικά εγχειρίδια και οχημάτων ίδιων χαρακτηριστικών ως προς τη μάρκα, το μοντέλο, το είδος καυσίμου, την ιπποδύναμη τον κυβισμό, τον τρόπο μετάδοσης της κίνησης ή/και το βάρος, για τα οποία εκδόθηκε και υφίσταται Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ. Σημειώνεται ότι στο εν λόγω Πιστοποιητικό καταγράφεται η τιμή μάζας εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα του οχήματος (συνδυασμένος κύκλος), η οποία με βάση τον προαναφερθέντα Νόμο αποτελεί την κατά τεκμήριο αποδεκτή τιμή για τους σκοπούς του υπολογισμού των φόρων και τελών. Σημειώνεται επίσης ότι τα στοιχεία όλων των οχημάτων για τα οποία εκδίδεται Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ βρίσκονται καταγραμμένα σε «οδηγό οικονομίας καυσίμου», που αναφέρεται στην Παράγραφο 6(δ)(iii) του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972, όπως τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα.

(γ) Ο λόγος που κρίθηκε αναγκαίο να γίνει η συγκριτική μελέτη είναι ότι οι τιμές που φαίνονται στα τεχνικά εγχειρίδια που παρουσιάστηκαν στον Έφορο προέρχονται από μετρήσεις του κύκλου δοκιμής που χρησιμοποιείται στην Ιαπωνία, ο οποίος είναι διαφορετικός από τον Ευρωπαϊκό κύκλο δοκιμής βάσει του οποίου καθορίζεται η κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) για το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ. Οπότεν, υπάρχει ασυμβατότητα μεταξύ των αποτελεσμάτων των δύο μετρήσεων και άρα δεν υφίσταται ίδια φορολογική βάση για ίδια οχήματα. Γραφικές παραστάσεις των κύκλων δοκιμής που χρησιμοποιούνται στην Ιαπωνία και Ευρώπη αντίστοιχα περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 1 της παρούσας επιστολής.

(δ) Για τους σκοπούς της συγκριτικής μελέτης λήφθηκαν υπόψη 43 διαφορετικά οχήματα. Από τα αποτελέσματα, που φαίνονται στον Πίνακα του Παραρτήματος 2 της παρούσας επιστολής, διαφάνηκε ότι υπάρχει μία μέση απόκλιση 6% μεταξύ της τιμής που καθορίζεται στο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ και της τιμής που υπολογίζεται με τον πολλαπλασιασμό που αναφέρεται στην παράγραφο (α)(i) πιο πάνω. Δηλαδή, κατά μέσο όρο, η τιμή που καταγράφεται στα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης ΕΚ είναι 6% ψηλότερη.

2. Με βάση τα πιο πάνω και ιδιαίτερα ενόψει των αποτελεσμάτων της προαναφερθείσας συγκριτικής μελέτης, τα εγχειρίδια που παρουσιάστηκαν στον Έφορο και περιλαμβάνουν τιμές κατανάλωσης καυσίμου από μετρήσεις του κύκλου δοκιμής που χρησιμοποιείται στην Ιαπωνία ("10-15 MODE" και "JC08"), δεν θεωρούνται αποδεκτά από τον Έφορο ως να περιέχουν την τιμή κατανάλωσης καυσίμου που πολλαπλασιαζόμενη με τον αριθμό 23,2 για τα βενζινοκίνητα οχήματα και τον αριθμό 26,3 για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, καθορίζει επακριβώς την τιμή μάζας CO₂ που αντιστοιχεί στην τιμή μάζας CO₂ ίδιου οχήματος για το οποίο εκδόθηκε Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ ή/και ελέγχθηκε βάσει του Ευρωπαϊκού Κύκλου Δοκιμής.

3. Οπότεν, για τα συγκεκριμένα οχήματα δεν θα εφαρμόζεται η Παράγραφος 6(δ)(ii) του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972, όπως τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα, αλλά η Παράγραφος 6(δ)(iii) του ίδιου Μέρους, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της προαναφερθείσας συγκριτικής μελέτης.

4. Ενόψει των πιο πάνω ενημερώνεστε ότι, από την Τρίτη 2/6/2015, για τον καθορισμό της μάζας εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) για οχήματα τα οποία δεν έχουν εγγραφεί ή ταξινομηθεί σε κράτος μέλος θα εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

(α) Εφόσον υπάρχει Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ οχήματος που είναι ήδη εγγεγραμμένο στο μητρώο του Εφόρου, η τιμή για τη μάζα CO₂ αντίστοιχου οχήματος θα καθορίζεται η ίδια με αυτή που καταγράφεται στο εν λόγω Πιστοποιητικό.

(β) Εφόσον δεν υπάρχει Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ, η τιμή για τη μάζα CO₂ του οχήματος θα καθορίζεται με πολλαπλασιασμό της κατανάλωσης καυσίμου (συνδυασμένου κύκλου), σε lit/100km, που είναι καταγεγραμμένη στα εγχειρίδια που παρουσιάστηκαν στον Έφορο, επί του αριθμού 23,2 για τα βενζινοκίνητα οχήματα και του αριθμού 26,3 για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, και το αποτέλεσμα θα πολλαπλασιάζεται **επί του αριθμού 1,06**. Το τελικό αποτέλεσμα, σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο (gr/km) θα καθορίζεται και θα περιλαμβάνεται στο έντυπο TOM 119.

5. Διευκρινίζεται ότι τα έντυπα TOM 119 που εκδόθηκαν πριν την Τρίτη 2/6/2015 ισχύουν όπως έχουν εκδοθεί, δηλαδή με την τιμή μάζας CO₂ που φαίνονται σε αυτά, και δεν θα αντικατασταθούν.

6. Η αναφερθείσα στην παράγραφο 4(β) πρακτική θα εφαρμόζεται ως γενική πολιτική για παρόμοιες υποθέσεις.

7. Υποθέσεις με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που δικαιολογούν απόκλιση από την εν λόγω γενική πολιτική θα εξετάζονται ξεχωριστά. Επιπρόσθετα, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Παραγράφου 6Α του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972, όπως τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα, σχετικά με την δυνατότητα ιδιοκτήτη οχήματος ο οποίος αμφισβητεί την καθορισθείσα στο έντυπο TOM 119 τιμή μάζας CO₂ να υποβάλει, εντός προθεσμίας εξήντα ημερών από την ημερομηνία που του κοινοποιείται το έντυπο TOM 119, γραπτή αιτιολογημένη ένσταση, προσκομίζοντας όλα τα αναγκαία στοιχεία, τα οποία να υποστηρίζουν το βάσιμο της ένστασής του, για επανεξέταση της καθορισθείσας τιμής.

8. Επαρκές τεκμήριο που μπορεί να δικαιολογήσει απόκλιση λόγω ιδιαίτερων χαρακτηριστικών μιας υπόθεσης ή που αιτιολογεί μία ένσταση θεωρείται το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ του οχήματος ή αντίστοιχου οχήματος ή η έκθεση μοντέλου («Model Report») του οχήματος ή αντίστοιχου οχήματος, στην οποία περιλαμβάνονται τα σχετικά αποτελέσματα μετρήσεων για την κατανάλωση καυσίμου και το CO₂ βάσει του Ευρωπαϊκού Κύκλου Δοκιμής, που διεξάγονται από Τεχνικές Υπηρεσίες εξουσιοδοτημένες από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και Κανονισμούς για τις εκπομπές καυσαερίων. Τα στοιχεία των εν λόγω Τεχνικών Υπηρεσιών βρίσκονται αναρτημένα στην ιστοσελίδα:

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/approval-authorities-technical-services/index_en.htm

9. Η παρούσα εκδίδεται και ως ανακοίνωση του Τμήματος Οδικών Μεταφορών με ανάρτηση στην ιστοσελίδα του Τμήματος, για γνώση οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου.



(Σωτήρης Κολέττας)

Διευθυντής

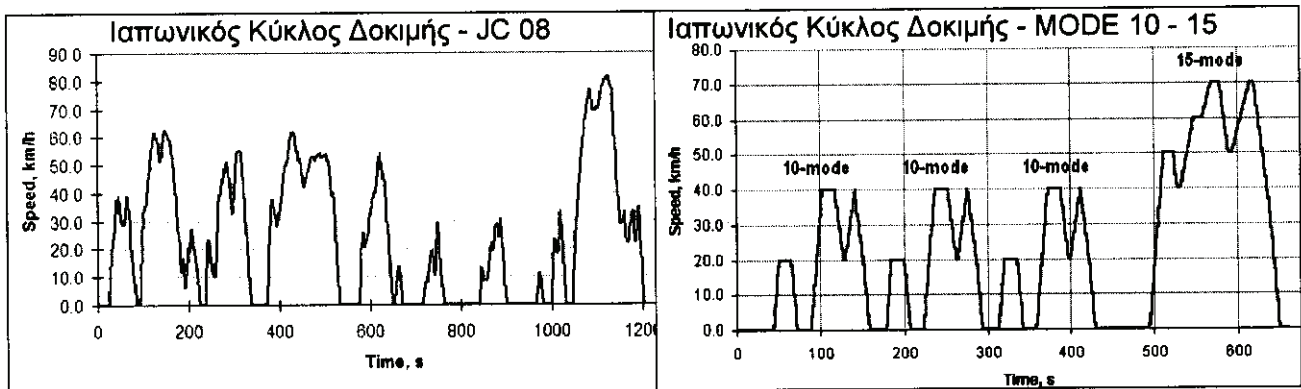
Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Κοιν.: Γενικό Διευθυντή
Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων

Προσωπικό Τμήματος Οδικών Μεταφορών
(για γνώση και εφαρμογή)

CO2_new_plus_6%_FN-ΠΕ/Μ-27/5/2015

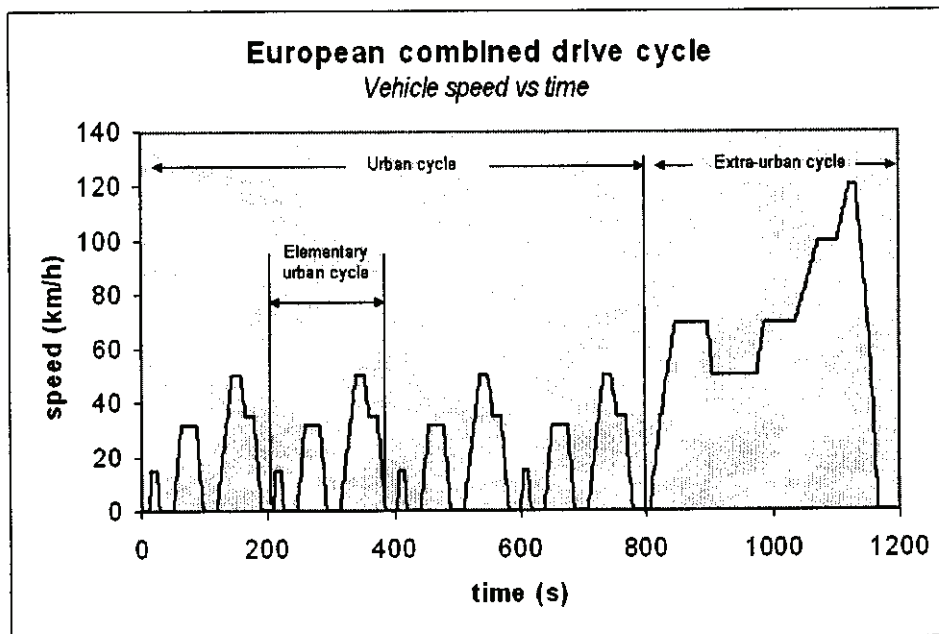
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1



Ο κύκλος JC08 εφαρμόστηκε πλήρως από τον Οκτώβριο του 2011. Στο μεσοδιάστημα εφαρμόζονταν τα ακόλουθα:

- 2005.10: 12% of 11 mode cold start + 88% of 10-15 mode hot start;
- 2008.10: 25% of JC08 mode cold start + 75% of 10-15 mode hot start;
- 2011.10: 25% of JC08 cold start + 75% of JC08 hot start.

Ευρωπαϊκός Κύκλος Δοκιμής



Drive cycle contained in UNECE Regulation 101

Έτος Κατασκευής	Μάρκα	Μοντέλο	Περιγραφή Μοντέλου	Τρόπος Μετάδοσης Κίνησης	Κυβισμός	Είδος Καυσίμου	Από Ιαπωνικούς Κύκλους Δοκιμής		CO2	CO2 από Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ	Απόκλιση
							Κατανάλωση καυσίμου	CO2			
2009	TOYOTA	iQ	KGJ10	AT	996	Βενζίνη	4,80	110,00	110,00	-1,82	
2010	TOYOTA	iQ	KGJ10	AT	996	Βενζίνη	4,80	110,00	110,00	0,00	
2008	TOYOTA	iQ	KGJ10	CVT	996	Βενζίνη	4,70	110,00	110,00	0,00	
2011	TOYOTA	Vitz	KSP130	CVT	998	Βενζίνη	4,70	108	111,00	2,70	
2010	NISSAN	March	K13	AT	1198	Βενζίνη	4,50	103	115,00	10,43	
2011	NISSAN	March	K13	AT	1198	Βενζίνη	4,40	103	115,00	10,43	
2011	TOYOTA	Vitz	NSP130	AT	1329	Βενζίνη	5,00	113	118,00	4,24	
2012	TOYOTA	Vitz	NSP130	CVT	1329	Βενζίνη	4,80	113	118,00	4,24	
2013	TOYOTA	Vitz	NSP130	CVT	1329	Βενζίνη	4,80	113	118,00	4,24	
2009	MAZDA	Demio	DBA-DE3FS	AT	1348	Βενζίνη	5,00	115	119,00	3,36	
2010	MAZDA	Demio	DBA-DE3FS	AT	1348	Βενζίνη	5,00	115	119,00	3,36	
2011	MAZDA	Demio	DBA-DE3FS	AT	1348	Βενζίνη	5,00	115	119,00	3,36	
2012	MAZDA	Demio	DE3FS	AT	1348	Βενζίνη	4,90	115	119,00	3,36	
2012	NISSAN	Note	E12	CVT	1198	Βενζίνη	4,20	97	119,00	18,49	
2013	NISSAN	Note	E12	AT	1198	Βενζίνη	4,20	97	119,00	18,49	
2009	TOYOTA	iQ	NGJ10	CVT	1329	Βενζίνη	4,80	112	120,00	6,67	
2007	TOYOTA	Vitz	KSP90	AT	996	Βενζίνη	5,00	115	125,00	8,00	
2010	HONDA	Fit	GE6	AT	1339	Βενζίνη	4,80	113	125,00	9,60	
2009	HONDA	Fit	GE6	AT	1339	Βενζίνη	4,50	105	125,00	16,00	
2009	TOYOTA	Vitz	KSP90	AT	996	Βενζίνη	5,00	115	127,00	9,45	
2013	SUZUKI	Swift	ZC72S	AT	1242	Βενζίνη	5,30	123	128,00	3,91	
2010	TOYOTA	Ist	NCP110	AT	1496	Βενζίνη	5,80	136	129,00	-5,43	
2011	TOYOTA	Ist	NCP110	AT	1496	Βενζίνη	5,80	136	129,00	-5,43	
2008	SUZUKI	Swift	ZC71S	AT	1242	Βενζίνη	5,30	123	129,00	4,65	
2009	SUZUKI	Swift	ZC71S	AT	1242	Βενζίνη	5,30	123	129,00	4,65	
2010	SUZUKI	Swift	ZC71S	AT	1242	Βενζίνη	5,00	113	129,00	6,98	
2011	SUZUKI	Swift	ZC72S	AT	1242	Βενζίνη	5,80	136	129,00	12,40	
2009	SUZUKI	Splash	XB32S	CVT	1242	Βενζίνη	5,80	136	133,00	-2,26	
2010	SUZUKI	Splash	XB32S	CVT	1242	Βενζίνη	5,80	136	133,00	-2,26	
2012	SUZUKI	Splash	XB32S	AT	1242	Βενζίνη	5,00	118	133,00	11,28	
2006	TOYOTA	Vitz	SCP90	AT	1296	Βενζίνη	5,50	129	136,00	5,15	
2008	TOYOTA	Vitz	SCP90	AT	1296	Βενζίνη	5,50	129	136,00	5,15	
2009	TOYOTA	Vitz	SCP90	AT	1296	Βενζίνη	5,40	126	136,00	7,35	
2009	SUZUKI	Swift	ZC11S	MT	1328	Βενζίνη	5,30	123	140,00	12,14	
2008	MAZDA	Demio	DE5FS	MT	1498	Βενζίνη	5,70	131	145,00	9,86	
2009	MAZDA	Demio	DE5FS	MT	1498	Βενζίνη	5,60	131	145,00	9,66	
2009	MAZDA	Demio	DE5FS	AT	1498	Βενζίνη	5,60	131	145,00	9,66	
2005	SUZUKI	Swift	ZC11S	MT	1328	Βενζίνη	5,70	134	148,00	9,46	
2007	SUZUKI	Swift	ZC11S	AT	1328	Βενζίνη	5,80	134	152,00	11,84	
2003	TOYOTA	Corolla	SB1KZ28EX0E05265	MT	1398	Βενζίνη	7,20	168	159,00	-5,66	
2008	TOYOTA	Auris	TR VVTi	AT	1598	Βενζίνη	6,70	159	161,00	1,24	
2002	HONDA	CR-V	RD4	AT	1998	Βενζίνη	8,20	190	220,00	13,64	
Μέση Απόκλιση										6%	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - Πίνακας αποτελεσμάτων συγκριτικής μελέτης μεταξύ οχημάτων που περιλαμβάνονται σε τεχνικά εγχειρίδια που περιλαμβάνουν τιμές που προέρχονται από τους Ιαπωνικούς Κύκλους Δοκιμής "10-15 MODE" και "JC08" και οχημάτων ίδιου χαρακτηριστικών για τα οποία υφίσταται Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ