



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 24 Μαΐου 2019
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂
των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων
και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956
του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 62 της 15.2.2019, σ. 286.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Συμφωνία των Παρισίων, μεταξύ άλλων, θέτει έναν μακροπρόθεσμο στόχο σύμφωνα με την επιδίωξη να συγκρατηθεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αισθητά χαμηλότερα από τους 2 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και να καταβληθούν προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Τα τελευταία επιστημονικά πορίσματα που αναφέρθηκαν από τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) στην ειδική έκθεσή της σχετικά με τις επιπτώσεις της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη κατά 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και τις σχετικές πορείες των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου επιβεβαιώνουν αδιαμφισβήτητα τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Η εν λόγω ειδική έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μείωση των εκπομπών σε όλους τους τομείς είναι ζωτικής σημασίας για τον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη.
- (2) Για να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας του Παρισιού, πρέπει να επιταχυνθεί ο μετασχηματισμός του συνόλου του τομέα των μεταφορών προς μηδενικές εκπομπές, λαμβανομένης υπόψη της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2018 με τίτλο «Καθαρός πλανήτης για όλους – ένα ευρωπαϊκό στρατηγικό μακροπρόθεσμο όραμα για μια ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και κλιματικά ουδέτερη οικονομία», στην οποία σκιαγραφείται ένα όραμα για τους οικονομικούς και κοινωνικούς μετασχηματισμούς που απαιτούνται, με τη συμμετοχή όλων των τομέων της οικονομίας και της κοινωνίας, ώστε να επιτευχθεί η μετάβαση προς μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν σοβαρά την υγεία μας και το περιβάλλον θα πρέπει επίσης να μειωθούν δραστικά χωρίς καθυστέρηση.

- (3) Η Επιτροπή ενέκρινε δέσμες μέτρων για την κινητικότητα στις 31 Μαΐου 2017 («Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους») και στις 8 Νοεμβρίου 2017 («Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών – Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της»). Οι εν λόγω δέσμες μέτρων καθορίζουν ένα θετικό θεματολόγιο που αποσκοπεί επίσης στη διασφάλιση ομαλής μετάβασης στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους.
- (4) Ο παρών κανονισμός εντάσσεται στην τρίτη δέσμη μέτρων της Επιτροπής για την κινητικότητα της 17ης Μαΐου 2018 με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλής, συνδεδεμένη και καθαρή», η οποία αποτελεί συνέχεια της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 13ης Σεπτεμβρίου 2017 με τίτλο «Επενδύοντας στην έξυπνη, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία: Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ». Ο κανονισμός αποσκοπεί επίσης στην ολοκλήρωση της διαδικασίας που επιτρέπει στην Ένωση να αποκομίσει όλα τα οφέλη από τον εκσυγχρονισμό της κινητικότητας και την απεξάρτησή της από τον άνθρακα. Στόχος αυτής της τρίτης δέσμης για την κινητικότητα είναι να καταστεί η ευρωπαϊκή κινητικότητα ασφαλέστερη και πιο προσιτή, η ευρωπαϊκή βιομηχανία πιο ανταγωνιστική, οι ευρωπαϊκές θέσεις εργασίας πιο ασφαλείς και το σύστημα κινητικότητας καθαρότερο και καλύτερα προσαρμοσμένο στην επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Αυτό απαιτεί την πλήρη δέσμευση της Ένωσης, των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, ιδίως όσον αφορά την ενίσχυση των προσπαθειών για μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

- (5) Ο παρών κανονισμός παρέχει, μαζί με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁺, σαφή λύση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών και συμβάλλουν στην επίτευξη του δεσμευτικού στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 σε όλο το φάσμα της οικονομίας κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με το 1990, όπως επικυρώθηκε στα συμπεράσματα που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 6 Μαρτίου 2015 ως «εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της Συμφωνίας των Παρισίων».
- (6) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 23ης-24ης Οκτωβρίου 2014 υιοθέτησε τον στόχο για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά 30 % συγκριτικά με το 2005 για τους τομείς που δεν αποτελούν μέρος του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ένωσης. Ο τομέας των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές αποτελεί ένα μεγάλο ποσοστό των εκπομπών αυτών των τομέων. Ο τομέας των οδικών μεταφορών ευθυνόταν για το ένα τέταρτο περίπου των συνολικών εκπομπών της Ένωσης το 2016. Οι εκπομπές του παρουσιάζουν αυξητική τάση και παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, θα αντισταθμιστούν οι μειώσεις εκπομπών που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L ...).

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) και να συμπληρωθεί η αντίστοιχη υποσημείωση.

- (7) Στα συμπεράσματά του της 23ης-24ης Οκτωβρίου 2014 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογράμμισε τη σπουδαιότητα του περιορισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών, καθώς και των κινδύνων που συνδέονται με την εξάρτησή του από τα ορυκτά καύσιμα, μέσω μιας σφαιρικής και τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές, για τις ηλεκτρικές μετακινήσεις και για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στον τομέα των μεταφορών και μετά το 2020.
- (8) Προκειμένου να απολαμβάνουν οι καταναλωτές στην Ένωση ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια, η ενεργειακή απόδοση που συμβάλλει στον μετριασμό της ζήτησης είναι μία από τις πέντε αμοιβαίως ενισχυόμενες και στενά αλληλένδετες διαστάσεις που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 25ης Φεβρουαρίου 2015 με τίτλο: «Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή». Η εν λόγω ανακοίνωση αναφέρει ότι, ενώ όλοι οι οικονομικοί τομείς πρέπει να λάβουν μέτρα για να αυξήσουν την αποδοτικότητα της κατανάλωσης ενέργειας, ο τομέας των μεταφορών έχει τεράστιο δυναμικό ενεργειακής απόδοσης.
- (9) Οι εκπομπές CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών, των λεωφορείων και των πούλμαν, αντιπροσωπεύουν περίπου το 6 % των συνολικών εκπομπών CO₂ στην Ένωση και περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών CO₂ των οδικών μεταφορών. Αν δεν ληφθούν περαιτέρω μέτρα, το μερίδιο των εκπομπών από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αναμένεται να αυξηθεί κατά περίπου 9 % μεταξύ του 2010 και του 2030. Επί του παρόντος, το δίκαιο της Ένωσης δεν ορίζει απαιτήσεις για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και, ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ληφθούν χωρίς χρονοτριβή ειδικά μέτρα για τα εν λόγω οχήματα.

- (10) Θα πρέπει, επομένως, να τεθούν στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για τους στόλους νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση για το 2025 και για το 2030, με βάση τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη να συμβάλει ο τομέας των οδικών μεταφορών στην επίτευξη των κλιματικών και ενεργειακών στόχων της Ένωσης για το 2030 και μετά. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει επίσης σαφές και έγκαιρο μήνυμα στη βιομηχανία να επιταχύνει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Η εξάπλωση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών αναμένεται ότι θα συμβάλει επίσης στην αντιμετώπιση σημαντικών προβλημάτων αστικής κινητικότητας. Η προώθηση τέτοιων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων από τους κατασκευαστές είναι όχι μόνο απαραίτητη για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές, αλλά και σημαντική για την αποτελεσματική μείωση των αέριων ρύπων και της υπερβολικής στάθμης θορύβου στις πόλεις και τις αστικές περιοχές.
- (11) Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό ενεργειακής απόδοσης και να διασφαλιστεί ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών στο σύνολό του συμβάλλει στις συμφωνηθείσες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, είναι σκόπιμο να συμπληρωθούν τα ήδη υπάρχοντα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με τη θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα εν λόγω πρότυπα επιδόσεων θα αποτελέσουν κινητήρια δύναμη για την καινοτομία στις αποδοτικές από πλευράς καυσίμου τεχνολογίες, συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ηγετικής της θέσης των κατασκευαστών και των προμηθευτών της Ένωσης στον τομέα της τεχνολογίας και εξασφαλίζοντας μακροπρόθεσμα θέσεις εργασίας υψηλής ειδίκευσης.

- (12) Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα και την ανάγκη να διαφυλαχθεί μια ενιαία αγορά που λειτουργεί σωστά τόσο για τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών, όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, και, παράλληλα, να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της αγοράς, είναι σκόπιμο να οριστούν πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Τα πρότυπα επιδόσεων αυτά θα πρέπει να μη θίγουν τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της Ένωσης.
- (13) Κατά τον καθορισμό των επιπέδων μείωσης των εκπομπών CO₂ που θα πρέπει να επιτευχθούν από τον στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης, θα πρέπει να συνυπολογιστεί η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά την αποδοτική ως προς το κόστος συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών CO₂ για τους τομείς που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ έως το 2030, το συνακόλουθο κόστος και η εξοικονόμηση για την κοινωνία, τους κατασκευαστές, τους μεταφορείς, τους καταναλωτές, καθώς και οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους στην απασχόληση, στην καινοτομία και τα παράλληλα οφέλη που δημιουργούνται σε επίπεδο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βελτίωσης της ενεργειακής ασφάλειας.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για 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 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26).

- (14) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά αποδεκτή και δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Είναι, επομένως, σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις της μετάβασης σε ολόκληρη την αλυσίδα αξίας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να αντιμετωπιστούν προορατικά οι επιπτώσεις στην απασχόληση. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξεταστούν στοχευμένα προγράμματα σε ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, για την αναδιάταξη, επανεκπαίδευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, καθώς και πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και αναζήτησης εργασίας σε κοινότητες και περιφέρειες που επηρεάζονται αρνητικά, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρμόδιες αρχές. Στο πλαίσιο της εν λόγω μετάβασης, θα πρέπει να ενισχυθούν η απασχόληση των γυναικών, καθώς και οι ίσες ευκαιρίες στον εν λόγω τομέα.
- (15) Η επιτυχής μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον για την τόνωση της καινοτομίας και τη διατήρηση της τεχνολογικής πρωτοπορίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τούτο περιλαμβάνει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία, την αύξηση της προσφοράς βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και επανεφοδιασμού, την ενσωμάτωση στα ενεργειακά συστήματα, καθώς και τη βιώσιμη προμήθεια υλικών με στόχο και προορισμό τη βιώσιμη παραγωγή, την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση συσσωρευτών στην Ευρώπη. Αυτό απαιτεί την ανάληψη συνεκτικής δράσης σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, μεταξύ άλλων μέσω της παροχής κινήτρων για την υποστήριξη της χρήσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

- (16) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θεσπίστηκε νέα διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμων επιμέρους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής² παρέχει μια μεθοδολογία, με βάση το εργαλείο VECTO, μέσω της οποίας μπορούν να προσομοιωθούν οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου συνολικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Η μεθοδολογία αυτή επιτρέπει τη συνεκτίμηση της ποικιλομορφίας του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και του υψηλού βαθμού προσαρμογής επιμέρους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Σε πρώτο στάδιο, από την 1η Ιουλίου 2019, οι εκπομπές CO₂ καθορίζονται για τέσσερις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αντιπροσωπεύουν περίπου το 65 % έως το 70 % όλων των εκπομπών CO₂ από τον στόλο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης.
- (17) Λαμβανομένης υπόψη της καινοτομίας και για να συνυπολογιστεί η εφαρμογή νέων τεχνολογιών που βελτιώνουν την εξοικονόμηση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, το εργαλείο προσομοίωσης VECTO καθώς και ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 θα ενημερώνονται συνεχώς και εγκαίρως.

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

² 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 CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).

- (18) Τα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 πρέπει να παρακολουθούνται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ που πρέπει να επιτευχθούν από τις τέσσερις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με τις υψηλότερες εκπομπές στην Ένωση, καθώς και για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.
- (19) Θα πρέπει να οριστεί στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2025 ως σχετική μείωση με βάση τις μέσες εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2019 έως την 30ή Ιουνίου 2020, ο οποίος θα αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη άμεσα διαθέσιμων αποδοτικών ως προς το κόστος τεχνολογιών για συμβατικά οχήματα. Για το 2030 και εξής, θα πρέπει επίσης να καθοριστεί στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂. Ο στόχος αυτός θα πρέπει να ισχύει εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά σύμφωνα με την επανεξέταση που θα διεξαχθεί το 2022. Ο στόχος για το 2030 θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τις δεσμεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού.
- (20) Για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία των εκπομπών αναφοράς CO₂ έναντι της αύξησης εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα με αθέμιτα διαδικαστικά μέσα, γεγονός που δεν θα ήταν αντιπροσωπευτικό μιας κατάστασης στην οποία οι εκπομπές CO₂ υπόκεινται ήδη σε ρύθμιση, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μεθοδολογία για τη διόρθωση των εκπομπών CO₂ αναφοράς, όπου απαιτείται.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

- (21) Το υδροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) είναι διαθέσιμο εναλλακτικό καύσιμο αντί του πετρελαίου ντίζελ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η ανάπτυξη υφιστάμενων και μελλοντικών πιο καινοτόμων τεχνολογιών με βάση το ΥΦΑ θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων μείωσης για τις εκπομπές CO₂ βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, καθώς η χρήση τεχνολογιών ΥΦΑ οδηγεί σε χαμηλότερες εκπομπές CO₂ σε σύγκριση με τα οχήματα ντίζελ. Το δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα ΥΦΑ λαμβάνεται ήδη πλήρως υπόψη στο VECTO. Επιπλέον, οι υφιστάμενες τεχνολογίες ΥΦΑ διασφαλίζουν χαμηλό επίπεδο εκπομπών αέριων ρύπων, όπως NO_x και σωματίδια. Υπάρχει επίσης επαρκής ελάχιστη υποδομή ανεφοδιασμού, η οποία αναπτύσσεται περαιτέρω στο πλαίσιο των εθνικών πλαισίων πολιτικής για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.
- (22) Κατά τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂ αναφοράς που χρησιμεύουν ως η βάση για τον καθορισμό των συγκεκριμένων στόχων μείωσης εκπομπών CO₂ για το 2025 και το 2030, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το αναμενόμενο δυναμικό μείωσης εκπομπών CO₂ του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Επομένως, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από τον υπολογισμό αυτόν επαγγελματικά οχήματα όπως οχήματα που χρησιμοποιούνται για την αποκομιδή απορριμμάτων ή σε εργοτάξια. Τα εν λόγω οχήματα έχουν λίγα συγκριτικά διανυθέντα χιλιόμετρα και, λόγω του ειδικού τους τύπου οδήγησης, τα τεχνικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου δεν φαίνεται να είναι τόσο αποδοτικά ως προς το κόστος, όσο είναι για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση εμπορευμάτων.
- (23) Οι απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να εκφράζονται σε γραμμάρια CO₂ ανά τονοχιλιόμετρο, ώστε να αντικατοπτρίζουν τη χρησιμότητα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

- (24) Πρέπει να διασφαλιστεί η δίκαιη κατανομή των συνολικών απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂ μεταξύ των κατασκευαστών, λαμβανομένης υπόψη της πολυμορφίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τον σχεδιασμό και τον τύπο οδήγησης, τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα, το ωφέλιμο φορτίο και τη διάταξη του ρυμουλκούμενου. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση μεταξύ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με διαφορετικές και χωριστές επιμέρους ομάδες οχημάτων που αντανακλούν το τυπικό πρότυπο χρήσης των οχημάτων και τα ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Με τον καθορισμό ετήσιων ειδικών στόχων για τις εκπομπές CO₂ ανά κατασκευαστή ως σταθμισμένου μέσου όρου των στόχων που καθορίζονται για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, οι κατασκευαστές αποκτούν επίσης τη δυνατότητα αποτελεσματικής εξισορρόπησης μιας πιθανής χαμηλής επίδοσης των οχημάτων σε ορισμένες επιμέρους ομάδες οχημάτων με μια υψηλή επίδοση σε άλλες επιμέρους ομάδες οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις μέσες εκπομπές CO₂ των οχημάτων σε όλη τη διάρκεια ζωής στις διάφορες επιμέρους ομάδες οχημάτων.
- (25) Η συμμόρφωση του κατασκευαστή με τους ετήσιους ειδικούς στόχους για εκπομπές CO₂ θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τις μέσες εκπομπές CO₂. Κατά τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες που αντικατοπτρίζονται στους στόχους των διαφόρων επιμέρους ομάδων οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή θα πρέπει να βασίζονται στις μέσες εκπομπές CO₂ που καθορίζονται για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου συντελεστή στάθμισης βάσει των υπολογιζόμενων μέσων ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων και του μέσου ωφέλιμου φορτίου, ο οποίος αντικατοπτρίζει τις εκπομπές CO₂ σε όλη τη διάρκεια ζωής. Λόγω του περιορισμένου δυναμικού μείωσης εκπομπών CO₂ των επαγγελματικών οχημάτων, τα οχήματα αυτά δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂.

- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να παρασχεθούν κίνητρα για την ανάπτυξη και τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που θα συμπληρώνουν τα εργαλεία που προσανατολίζονται στη ζήτηση, όπως η οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, θα πρέπει να καθιερωθεί ειδικός μηχανισμός με τη μορφή πιστωτικών υπερμορίων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων πριν από το 2025 και θα πρέπει να καθοριστεί ένας δείκτης αναφοράς για το μερίδιο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο κάθε κατασκευαστή για τις περιόδους αναφοράς πριν από το 2025.
- (27) Το σύστημα παροχής κινήτρων θα πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να διασφαλίζεται επενδυτική ασφάλεια για τους παρόχους υποδομών επαναφόρτισης και τους κατασκευαστές, προκειμένου να προωθείται η ταχεία ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην ενωσιακή αγορά, και ταυτόχρονα να διαθέτουν οι κατασκευαστές ορισμένη ευελιξία για να αποφασίζουν σχετικά με το επενδυτικό τους χρονοδιάγραμμα.
- (28) Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων πριν από το 2025, όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να υπολογίζονται πολλές φορές. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή θα πρέπει να υπολογίζονται λαμβανομένων υπόψη των επιδόσεων του έναντι του δείκτη αναφοράς βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Το επίπεδο των κινήτρων θα πρέπει να ποικίλλει ανάλογα με τις πραγματικές εκπομπές CO₂ του οχήματος. Προκειμένου να αποφευχθεί η αποδυνάμωση των περιβαλλοντικών στόχων, η μείωση εκπομπών CO₂ που προκύπτει θα πρέπει να υπόκειται σε ανώτατο όριο.

¹ Οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (EE L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

- (29) Θα πρέπει να παρέχονται κίνητρα για βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών μόνο εάν οι εκπομπές CO₂ είναι χαμηλότερες από το ήμισυ των εκπομπών αναφοράς CO₂ όλων των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ επαγγελματικό όχημα. Αυτό θα ενθάρρυνε την καινοτομία στον συγκεκριμένο τομέα.
- (30) Κατά τον σχεδιασμό του μηχανισμού παροχής κινήτρων για την ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν και μικρότερα φορτηγά που δεν υπόκεινται στους στόχους για μείωση στις εκπομπές CO₂ βάσει του παρόντος κανονισμού. Τα εν λόγω οχήματα έχουν επίσης σημαντικά οφέλη όσον αφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κίνητρα είναι ισορροπημένα μεταξύ των διαφόρων τύπων οχημάτων, η μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή που προκύπτει από τα μικρότερα φορτηγά μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να υπόκειται σε ανώτατο όριο.
- (31) Προκειμένου να προωθηθεί η αποδοτική εφαρμογή των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των διακυμάνσεων της σύνθεσης του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των εκπομπών CO₂ κατά τη διάρκεια των ετών, οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξισορροπήσουν την υψηλή τους απόδοση ως προς τη συμμόρφωσή τους με τον ειδικό στόχο εκπομπών CO₂ σε ένα έτος με τυχόν χαμηλή απόδοση σε ένα άλλο έτος.

- (32) Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για τις πρώτες μειώσεις εκπομπών CO₂, ένας κατασκευαστής του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ βρίσκονται χαμηλότερα από την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ που καθορίζεται από τις εκπομπές CO₂ αναφοράς και τον στόχο των εκπομπών CO₂ του 2025, θα πρέπει να είναι σε θέση να αποταμιεύσει τα εν λόγω πιστωτικά μόρια εκπομπών CO₂ με σκοπό να συμμορφωθεί με τον στόχο του 2025. Ομοίως, ένας κατασκευαστής του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ είναι χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ μεταξύ του στόχου για το 2025 και του στόχου που θα ισχύει από το 2030 και εξής, θα πρέπει να είναι σε θέση να αποταμιεύσει τα εν λόγω πιστωτικά μόρια εκπομπών CO₂ με σκοπό να συμμορφωθεί με τον στόχο των εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2025 έως την 30ή Ιουνίου 2030.
- (33) Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε από τις δωδεκάμηνες περιόδους αναφοράς από την 1η Ιουλίου 2025 έως την 30ή Ιουνίου 2030, ο κατασκευαστής θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει περιορισμένα χρεωστικά μόρια εκπομπών. Ωστόσο, οι κατασκευαστές θα πρέπει να εκκαθαρίσουν τα υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών στην περίοδο αναφοράς του 2029 που λήγει στις 30 Ιουνίου 2030.
- (34) Τα πιστωτικά και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ και όχι ως περιουσιακά στοιχεία που είναι μεταβιβάσιμα ή υπόκεινται σε φορολογικά μέτρα.

(35) Η Επιτροπή θα πρέπει να επιβάλει χρηματική ποινή, υπό μορφή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO₂, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ένας κατασκευαστής έχει υπερβολικές εκπομπές CO₂, λαμβάνοντας υπόψη τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών. Οι πληροφορίες σχετικά με τις υπερβάσεις εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών θα πρέπει να δημοσιοποιούνται. Προκειμένου να παρασχεθούν επαρκή κίνητρα στους κατασκευαστές να λάβουν μέτρα για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό το τίμημα να υπερβαίνει το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων των εκπομπών CO₂. Η μεθοδολογία είσπραξης των τιμημάτων θα πρέπει να καθορίζεται με εκτελεστική πράξη, με βάση τη μεθοδολογία που θεσπίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Το τίμημα θα πρέπει να θεωρείται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης που πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/...⁺, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα διάθεσης των εν λόγω ποσών σε ένα ειδικό ταμείο ή σε ένα σχετικό πρόγραμμα που έχει ως στόχο να εξασφαλίσει μια δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να στηρίξει την επανεκπαίδευση, την αναβάθμιση δεξιοτήτων και τη διαμόρφωση άλλων δεξιοτήτων κατάρτισης των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

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 CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)).

- (36) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων των εκπομπών CO₂ που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό. Οι υποχρεώσεις που υπέχουν οι κατασκευαστές για την παροχή ακριβών δεδομένων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 και τα διοικητικά πρόστιμα που ενδέχεται να επιβληθούν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την υποχρέωση αυτή, συμβάλλουν στην εξασφάλιση της ορθότητας των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
- (37) Για την επίτευξη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι εκπομπές CO₂ από εν χρήσει βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις τιμές που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του. Επομένως, θα πρέπει να επιτρέπεται στην Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη, κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για έναν κατασκευαστή, τις περιπτώσεις συστημικής μη συμμόρφωσης που ίσως έχουν διαπιστωθεί από τις αρχές έγκρισης τύπου σχετικά με τις εκπομπές CO₂ των εν χρήσει βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

(38) Για να είναι σε θέση να λάβει τέτοιου είδους μέτρα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να θεσπίζει και να εφαρμόζει διαδικασία επαλήθευσης της αντιστοιχίας μεταξύ των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, και τα μέτρα εφαρμογής του, και τις τιμές εκπομπών CO₂ που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, τις ατομικές πιστοποιήσεις έγκρισης ή στους φακέλους πληροφοριών πελάτη. Κατά την ανάπτυξη της εν λόγω διαδικασίας, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στον εντοπισμό μεθόδων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης δεδομένων από συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση των καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας, για την ανίχνευση στρατηγικών μέσω των οποίων οι επιδόσεις CO₂ του οχήματος βελτιώνονται τεχνητά κατά τη διαδικασία πιστοποίησης. Όταν διαπιστώνονται αποκλίσεις ή στρατηγικές που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος από πλευράς εκπομπών CO₂, τα εν λόγω πορίσματα πρέπει να θεωρούνται επαρκείς λόγοι για να εικάζεται ότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

¹ 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).

- (39) Η αποτελεσματικότητα των στόχων των εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂. Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών (SAM) του 2016 όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία, είναι σκόπιμο, στην περίπτωση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, να δημιουργηθεί μηχανισμός αξιολόγησης της αντιπροσωπευτικότητας των τιμών των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης ενέργειας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Ο πλέον αξιόπιστος τρόπος για να εξασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των εν λόγω τιμών είναι η χρήση δεδομένων από τις συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή κατανάλωσης ενέργειας επί του οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει επομένως να έχει τις εξουσίες να αναπτύσσει τις αναγκαίες διαδικασίες για τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων και ενέργειας που απαιτούνται για τη διενέργεια των εν λόγω αξιολογήσεων και να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των εν λόγω δεδομένων, προβλέποντας παράλληλα την προστασία οιασδήποτε δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
- (40) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο τα δεδομένα για την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας μπορούν να συμβάλουν ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές CO₂ του οχήματος που καθορίζονται με βάση το εργαλείο VECTO σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του παραμένουν αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών CO₂ σε βάθος χρόνου για όλους τους κατασκευαστές και, ακριβέστερα, τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να παρακολουθείται το χάσμα μεταξύ των τιμών εκπομπών CO₂ που καθορίζονται με βάση το εργαλείο VECTO και των πραγματικών εκπομπών CO₂ και, όπου είναι αναγκαίο, να αποτρέπεται η διεύρυνση του εν λόγω χάσματος.

- (41) Το 2022, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα των προτύπων αποδόσεων για τις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ειδικότερα το επίπεδο των μειώσεων εκπομπών CO₂ που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2030, τις λεπτομέρειες που θα πρέπει να είναι διαθέσιμες για την επίτευξη του στόχου αυτού και πέραν αυτού, καθώς και τη θέσπιση στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως μικρά φορτηγά, επαγγελματικά οχήματα, λεωφορεία, πούλμαν και ρυμουλκούμενα. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει, αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα θέματα που άπτονται των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των βαρών και διαστάσεων που ισχύουν για τις εθνικές μεταφορές, φέρ' ειπείν, των σπονδυλωτών και διατροφικών εννοιών, ενώ θα αξιολογούνται και οι ενδεχόμενες πτυχές ασφάλειας και αποτελεσματικότητας των μεταφορών, οι διατροφικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, ο αντίκτυπος στις υποδομές, το αντίρροπο αποτέλεσμα καθώς και η γεωγραφική κατάσταση των κρατών μελών.
- (42) Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής από βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει, όχι αργότερα από το 2023, να αξιολογήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου κύκλου ζωής των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μέτρα επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, νομοθετικών προτάσεων.

- (43) Για να εξασφαλιστεί ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων παραμένουν αντιπροσωπευτικές και πλήρως ενημερωμένες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αντανακλά τις τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, και των μέτρων εφαρμογής του που επηρεάζουν τις εν λόγω ειδικές εκπομπές CO₂. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να καθορίσει μεθοδολογία για τον ορισμό ενός αντιπροσωπευτικού βαρέος επαγγελματικού οχήματος για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, με βάση την οποία θα πρέπει να αξιολογούνται οι μεταβολές των ειδικών εκπομπών CO₂.
- (44) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τη δημοσίευση μίας λίστας ορισμένων δεδομένων και των επιδόσεων των κατασκευαστών.

(45) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με την ταυτοποίηση οχημάτων που είναι πιστοποιημένα ως επαγγελματικά οχήματα και την εφαρμογή διορθώσεων στις ετήσιες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή, τη συλλογή του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO₂, την αναφορά αποκλίσεων στις εκπομπές CO₂ και τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, την αξιολόγηση της εφαρμογής των όρων βάσει των οποίων έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές αναφοράς CO₂ και τα κριτήρια για να προσδιοριστεί κατά πόσον οι εν λόγω εκπομπές έχουν αυξηθεί αδικαιολόγητα και, εάν ναι, πώς πρέπει να διορθωθούν, τη διασφάλιση ότι οι ορισμένες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση ενέργειας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες διατίθενται διαστήματα στην Επιτροπή, τη διεξαγωγή επαληθεύσεων για τις τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη ότι αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει και την παρουσία στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται ή τους υπολογισμούς που γίνονται, καθώς και τον ορισμό ενός ή περισσότερων αντιπροσωπευτικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων με βάση τους οποίους καθορίζεται η προσαρμογή. Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τον προσδιορισμό ορισμένων πτυχών των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄. Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που αναφέρονται στην παρούσα αιτιολογική σκέψη θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

¹ 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).

- (46) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν μη ουσιώδη στοιχεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την αναπροσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂, όσον αφορά τον καθορισμό των κατευθυντηρίων αρχών και κριτηρίων για τον ορισμό των διαδικασιών επαλήθευσης των εκπομπών CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει και σύμφωνα με την τροποποίηση των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού για ορισμένες τεχνικές παραμέτρους, συμπεριλαμβανομένων των διορθωτικών συντελεστών των συντελεστών στάθμισης των προφίλ χρήσης, των τιμών των ωφέλιμων φορτίων και των τιμών των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων, καθώς και των συντελεστών προσαρμογής του ωφέλιμου φορτίου. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1

- (47) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (48) Συνεπώς, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956, καθώς και η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου¹ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

¹ Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

Άρθρο 1
Αντικείμενο και στόχος

Προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 30 % κάτω από τα επίπεδα του 2005 το 2030 στους τομείς που καλύπτονται από το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842, και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας του Παρισιού και για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, με βάση τα οποία οι εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ μειώνονται σε σύγκριση με τις εκπομπές αναφοράς CO₂ ως εξής:

- α) για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και εξής κατά 15 %·
- β) για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και εξής κατά 30 %, εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά σύμφωνα με την επανεξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 15.

Οι εκπομπές αναφοράς CO₂ βασίζονται στα δεδομένα παρακολούθησης που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2019 έως την 30ή Ιουνίου 2020 («η περίοδος αναφοράς»), εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων, και υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα κατηγοριών N₂ και N₃ που πληρούν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) συμπαγή φορτηγά με διάταξη αξόνων 4x2 και μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος άνω των 16 τόνων·
 - β) συμπαγή φορτηγά με διάταξη αξόνων 6x2·
 - γ) ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 4x2 και μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος άνω των 16 τόνων· και
 - δ) ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 6x2.

Εφαρμόζεται επίσης, για τους σκοπούς του άρθρου 5 και του σημείου 2.3 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, στα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στα στοιχεία α) έως δ) του πρώτου εδαφίου.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)

Οι κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου παραπέμπουν στις κατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

2. Τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο 12 μηνών με αφετηρία την 1η Ιουλίου, εάν έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά κατά την περίοδο αυτή 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.

3. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, ειδική διαδικασία για την ταυτοποίηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που είναι πιστοποιημένα ως επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του, αλλά δεν έχουν ταξινομηθεί ως τέτοια, και εφαρμόζει διορθώσεις στις ετήσιες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή, ώστε να λαμβάνονται υπόψη αυτά τα οχήματα, με αφετηρία την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2021 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «εκπομπές αναφοράς CO₂»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων που αναφέρεται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κάθε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων, που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I·
- 2) «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές CO₂ ενός μεμονωμένου βαρέος επαγγελματικού οχήματος που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I·
- 3) «περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Y»: η περίοδος από την 1η Ιουλίου του έτους Y έως την 30ή Ιουνίου του έτους Y+1·
- 4) «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ενός κατασκευαστή σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.7 του παραρτήματος I·
- 5) «στόχος ειδικών εκπομπών CO₂»: ο στόχος εκπομπών CO₂ ενός μεμονωμένου κατασκευαστή, ο οποίος εκφράζεται σε g/tkm και καθορίζεται ετησίως για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I·

- 6) «συμπαγές φορτηγό»: φορτηγό που δεν είναι σχεδιασμένο ή κατασκευασμένο για την έλξη ημιρυμουλκωμένου·
- 7) «ελκυστήρας»: μονάδα ελκυστήρα που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κυρίως για την έλξη ημιρυμουλκωμένων·
- 8) «επιμέρους ομάδα οχημάτων»: ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος I, τα οποία χαρακτηρίζονται από ένα κοινό και διακριτικό σύνολο τεχνικών κριτηρίων σχετικά με τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων αυτών·
- 9) «επαγγελματικό όχημα»: βαρύ επαγγελματικό όχημα για το οποίο έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και των μέτρων εφαρμογής του, μόνο για προφίλ χρήσης πλην αυτών που ορίζονται στο σημείο 2.1 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού·
- 10) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την υποβολή των δεδομένων που αφορούν νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 ή, στην περίπτωση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χαμηλών εκπομπών, το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου συνολικών οχημάτων ή της διαδικασίας μεμονωμένης έγκρισης σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής·

- 11) «βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών»: βαρύ επαγγελματικό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO₂/kWh όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO₂/km όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και τα μέτρα εφαρμογής του·
- 12) «βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών»: βαρύ επαγγελματικό όχημα, το οποίο δεν είναι βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών, με ειδικές εκπομπές CO₂ κατά ποσοστό μικρότερο από το ήμισυ των εκπομπών αναφοράς CO₂ όλων των οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ επαγγελματικό όχημα, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3.3 του παραρτήματος I·
- 13) «προφίλ χρήσης»: συνδυασμός κύκλου ταχύτητας στόχου, τιμής ωφέλιμου φορτίου, διάταξης αμαξώματος ή ρυμουλκούμενου και άλλων παραμέτρων, κατά περίπτωση, που αντικατοπτρίζει την ειδική χρήση ενός οχήματος, με βάση τον οποίο καθορίζονται οι επίσημες εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος·
- 14) «κύκλος ταχύτητας στόχου»: η περιγραφή της ταχύτητας του οχήματος την οποία ο οδηγός επιθυμεί να επιτύχει ή στην οποία περιορίζεται από τις συνθήκες κυκλοφορίας, σε συνάρτηση με την απόσταση που καλύπτεται σε μια διαδρομή·

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

- 15) «ωφέλιμο φορτίο»: το βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρει ένα όχημα υπό διαφορετικές συνθήκες.

Άρθρο 4

Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή

Από την 1η Ιουλίου 2020 και σε κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- α) τα δεδομένα που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων και
- β) τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5.

Οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.7 του παραρτήματος I.

Άρθρο 5

Βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών

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

Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο του κατασκευαστή σε μια περίοδο υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, καθώς και των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, και καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3 του παραρτήματος I.

2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2019 έως το 2024, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών υπολογίζονται για τους σκοπούς της παραγράφου 1 ως εξής:
 - α) ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών υπολογίζεται ως δύο οχήματα και
 - β) ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών υπολογίζεται ως έως και δύο οχήματα σε συνάρτηση με τις ειδικές εκπομπές CO₂ και το κατώτατο επίπεδο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το όχημα όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.3 του παραρτήματος I.

Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του παραρτήματος I.

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

4. Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 3 % κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο στον εν λόγω συντελεστή μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 1,5 % κατ' ανώτατο όριο.

Άρθρο 6

Στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή

Από την 1η Ιουλίου 2026 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ο εν λόγω στόχος ειδικών εκπομπών CO₂ είναι το άθροισμα, για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων των προϊόντων, των ακόλουθων τιμών:

- α) του στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία α) ή β), κατά περίπτωση·
- β) των εκπομπών αναφοράς CO₂·
- γ) του μεριδίου των οχημάτων του κατασκευαστή σε κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων·
- δ) των συντελεστών στάθμισης των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων και του ωφέλιμου φορτίου που εφαρμόζονται σε κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων.

Ο στόχος ειδικών εκπομπών CO₂ καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I.

Άρθρο 7

Πιστωτικά μόρια και χρέη εκπομπών

1. Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂ κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029, λαμβάνονται υπόψη τα πιστωτικά ή χρεωστικά μόρια εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5 του παραρτήματος I, που αντιστοιχούν στον αριθμό των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων, του κατασκευαστή σε μια περίοδο υποβολής στοιχείων, πολλαπλασιαζόμενα με:
 - α) τη διαφορά μεταξύ της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 και των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή, εάν η λόγω διαφορά είναι θετική («πιστωτικά μόρια εκπομπών»)· ή
 - β) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και του στόχου ειδικών εκπομπών CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή, εάν η εν λόγω διαφορά είναι θετική («χρεωστικά μόρια εκπομπών»).

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως 2029. Ωστόσο, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως 2024 λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και μόνο.

Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029. Ωστόσο, το σύνολο των χρεωστικών μορίων εκπομπών ενός κατασκευαστή δεν υπερβαίνει το 5 % του στόχου ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025, πολλαπλασιαζόμενο με τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο αυτή («όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών»).

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στην περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029.

2. Η πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ καθορίζεται για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος I, με βάση μια γραμμική πορεία μεταξύ των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 όπως ορίζεται στην πρώτη παράγραφο στοιχείο α) του εν λόγω άρθρου, και μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και του στόχου εκπομπών CO₂ για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και εξής όπως καθορίζονται στην πρώτη παράγραφο, στοιχείο β του εν λόγω άρθρου.

Άρθρο 8

Συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂

1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένας κατασκευαστής έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών CO₂ κατά την έννοια της παραγράφου 2 σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων από το 2025 και εξής, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂ υπολογιζόμενο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

- α) από το 2025 έως το 2029,

$$(\text{Τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO}_2) = (\text{Υπέρβαση εκπομπών CO}_2 \times 4\,250 \text{ €/gCO}_2/\text{tkm})$$

- β) από το 2030 και εξής,

$$(\text{Τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO}_2) = (\text{Υπέρβαση εκπομπών CO}_2 \times 6\,800 \text{ €/gCO}_2/\text{tkm}).$$

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

- α) όταν, σε οποιαδήποτε από τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το όριο των χρεωστικών μορίων εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·
- β) όταν, κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών είναι θετικό·
- γ) όταν, από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και εξής, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν τον στόχο των οικείων ειδικών εκπομπών CO₂.

Η υπέρβαση εκπομπών CO₂ σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 6 του παραρτήματος I.

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, ορίζει τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO₂ που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.
4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂ θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 9

Επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης

1. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις τιμές των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις τιμές που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στον φάκελο με πληροφορίες για τον πελάτη που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αποκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή.

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 10

Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂

Για να διασφαλιστούν η αξιοπιστία και η αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών αναφοράς CO₂ που θα χρησιμοποιηθούν ως βάση για τον καθορισμό των στόχων εκπομπής CO₂ όλου του στόλου της ΕΕ, η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τη μεθοδολογία αξιολόγησης της εφαρμογής των όρων βάσει των οποίων έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές αναφοράς CO₂ και έχουν θεσπισθεί τα κριτήρια για να προσδιοριστεί κατά πόσον οι εν λόγω εκπομπές έχουν αυξηθεί αδικαιολόγητα και, εάν ναι, να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποία πρέπει να διορθωθούν.

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

Άρθρο 11

Δημοσίευση των δεδομένων και των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις που θα εκδίδονται δημοσιεύει κατάλογο ο οποίος αναφέρει:
 - α) από την 1η Ιουλίου 2020, για κάθε κατασκευαστή, τις οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρονται στο άρθρο 4·
 - β) από την 1η Ιουλίου 2020, για κάθε κατασκευαστή, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1·
 - γ) από την 1η Ιουλίου 2026, για κάθε κατασκευαστή, τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρεται στο άρθρο 6·
 - δ) από την 1η Ιουλίου 2020 έως την 30ή Ιουνίου 2031, για κάθε κατασκευαστή, την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών του και, από την 1η Ιουλίου 2026 έως την 30ή Ιουνίου 2031, τα χρεωστικά μόρια εκπομπών του κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρονται στο άρθρο 7·
 - ε) από την 1η Ιουλίου 2026, για κάθε κατασκευαστή, την οικεία υπέρβαση εκπομπών CO₂ για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1·
 - στ) από την 1η Ιουλίου 2020, τον μέσο όρο ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Ο κατάλογος για τη δημοσίευση έως την 30ή Απριλίου 2021, περιλαμβάνει τις εκπομπές αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την προσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂, σύμφωνα με τα εξής:
- α) όταν οι συντελεστές στάθμισης των προφίλ χρήσης ή οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου έχουν προσαρμοστεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ), εφαρμόζοντας τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος II·
 - β) όταν έχουν καθοριστεί συντελεστές προσαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2, με την εφαρμογή των εν λόγω συντελεστών προσαρμογής στις εκπομπές αναφοράς CO₂.
 - γ) όταν έχει καθοριστεί αδικαιολόγητη αύξηση στις τιμές αναφοράς CO₂ σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 10, με τη διόρθωση των εκπομπών αναφοράς CO₂ έως τις 30 Απριλίου 2022 το αργότερο.

Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αναθεωρημένες τιμές για τις εκπομπές αναφοράς CO₂ και εφαρμόζει τις εν λόγω τιμές για τον υπολογισμό των ειδικών στόχων εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή που ισχύουν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων αρχής γενομένης από την ημερομηνία εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την προσαρμογή των τιμών.

Άρθρο 12

Εκπομπές CO₂ και κατανάλωση ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας που προσδιορίζονται εντός του πλαισίου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Επιπλέον, η Επιτροπή συλλέγει ανά τακτά διαστήματα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση ενέργειας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χρησιμοποιώντας συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων και/ή ενέργειας, αρχής γενομένης από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που θα ταξινομηθούν από την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 5γ στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

2. Για τον σκοπό της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση ενέργειας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες διατίθενται ανά τακτά διαστήματα στην Επιτροπή, αρχής γενομένης από την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων που αναφέρεται στο άρθρο 5γ στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης διαβίβασης δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:

α) αναγνωριστικός αριθμός οχήματος·

- β) καύσιμο και ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώθηκαν·
- γ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
- δ) ωφέλιμο φορτίο·
- ε) για υβριδικά ηλεκτρικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώθηκαν και η διανυθείσα απόσταση όπως κατανέμονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης·
- στ) άλλες παραμέτρους αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η τήρηση της υποχρέωσης που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τα δεδομένα δυνάμει του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου που λαμβάνει προκειμένου να δημιουργήσει ανωνυμοποιημένο και συγκεντρωτικό σύνολο δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά κατασκευαστή, για τους σκοπούς της παραγράφου 1. Οι αριθμοί ταυτοποίησης οχήματος χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό της επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων και δεν διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τον σκοπό αυτό.

3. Για να αποτραπεί η αύξηση του χάσματος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή, το αργότερο δύο έτη και πέντε μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων που αναφέρεται στο άρθρο 5γ στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον ανωτέρω κανονισμό εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.

Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του χάσματος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο και, προκειμένου να αποφευχθεί η διεύρυνση του εν λόγω χάσματος, αξιολογεί, το 2027, τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού προσαρμογής των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή από το 2030 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τη λεπτομερή διαδικασία σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 13

Επαλήθευση των εκπομπών CO₂ των εν χρήσει βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι εκπομπές CO₂ και οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό.

2. Μετά την έναρξη ισχύος των διαδικασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 4, οι αρχές έγκρισης τύπου επαληθεύουν, για τους κατασκευαστές στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα οχημάτων, ότι οι τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, εξετάζοντας παράλληλα το ενδεχόμενο, μεταξύ άλλων, να κάνουν χρήση των διαθέσιμων δεδομένων από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων και/ή ενέργειας.

Οι αρχές έγκρισης τύπου ελέγχουν επίσης την παρουσία τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σε σχέση με τα οχήματα του δείγματος, που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται ή τους υπολογισμούς που γίνονται για τον σκοπό της πιστοποίησης των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου, μεταξύ άλλων με τη χρήση δεδομένων από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας.

3. Όταν διαπιστώνεται ως αποτέλεσμα των επαληθεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2, έλλειψη αντιστοιχίας των τιμών εκπομπών CO₂ 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.

4. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει τις διαδικασίες για τη διενέργεια των επαληθεύσεων στις οποίες παραπέμπει η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, πριν την έγκριση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17, για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό καθορίζονται τις κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 14

Τροποποιήσεις στα παραρτήματα I και II

1. Για να εξασφαλιστεί ότι οι τεχνικές παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 4 και τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 6 λαμβάνουν υπόψη την τεχνική πρόοδο και την εξέλιξη της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τις ακόλουθες διατάξεις που παρατίθενται στα παραρτήματα I και II:
- α) τις καταχωρήσεις για τον τύπο καμπίνας και την ισχύ κινητήρα που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I και τους ορισμούς για την «έκδοση με κουκέτα» και την «έκδοση χωρίς κουκέτα» που αναφέρονται στον εν λόγω πίνακα·
 - β) τους συντελεστές στάθμισης των προφίλ χρήσης που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I·

- γ) τις τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ορίζονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος Ι και τους συντελεστές προσαρμογής του ωφέλιμου φορτίου που ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος ΙΙ·
- δ) τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων που ορίζονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος Ι.
2. Όταν οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του τροποποιούνται με τροποποιήσεις διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ) του παρόντος άρθρου, ούτως ώστε το επίπεδο των εκπομπών CO₂ των αντιπροσωπευτικών οχημάτων που ορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο να αυξάνεται ή μειώνεται κατά περισσότερο από 5 g CO₂/km, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), εφαρμόζει παράγοντα προσαρμογής στις εκπομπές αναφοράς CO₂, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με τον τύπο που ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ.
3. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, μεθοδολογία για τον ορισμό ενός ή περισσότερων αντιπροσωπευτικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στατιστικών συντελεστών στάθμισής τους, με βάση τους οποίους καθορίζεται η προσαρμογή που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα παρακολούθησης που υποβάλλονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που απαριθμούνται 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.

Άρθρο 15

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2022, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, τον στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ και το επίπεδο του μηχανισμού κινήτρων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που θα ισχύει από το 2030, τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων, των λεωφορείων και των πούλμαν και των επαγγελματικών οχημάτων, και την εισαγωγή δεσμευτικών στόχων μείωσης εκπομπών CO₂ για το 2035 και 2040 και εξής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο στόχος για το 2030 αξιολογείται με βάση τις δεσμεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού.
2. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνει επίσης τα ακόλουθα:
 - α) αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος πιστωτικών μορίων και των χρεωστικών μορίων που αναφέρονται στο άρθρο 7 και την σκοπιμότητα της παράτασης εφαρμογής των εν λόγω ρυθμίσεων μέχρι το 2030 και μεταγενέστερα,
 - β) αξιολόγηση των ρυθμίσεων που αφορούν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που ορίζονται στην οδηγία 2009/33/EK, καθώς και τις σχετικές παραμέτρους και προϋποθέσεις που επηρεάζουν τη διάθεση τέτοιων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην αγορά,

- γ) αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού παροχής κινήτρων για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ορίζονται στο άρθρο 5 και την καταλληλότητα των διαφόρων στοιχείων του, με σκοπό την προσαρμογή του για την περίοδο μετά το 2025 προς μια πιθανή διαφοροποίηση με βάση την ηλεκτρική αυτονομία και την επιμέρους ομάδα οχημάτων, σε συνδυασμό με τους συντελεστές στάθμισης του ωφέλιμου φορτίου διανυθέντων χιλιομέτρων, με ημερομηνία υποβολής της αίτησης που θα προβλέπει χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριών ετών,
- δ) αξιολόγηση της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, τη δυνατότητα θέσπισης προτύπων για τις εκπομπές αναφοράς CO₂ των κινητήρων, ιδίως για τα επαγγελματικά οχήματα, την αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400,
- ε) αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θέματα που άπτονται των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των βαρών και διαστάσεων που ισχύουν για τις εθνικές μεταφορές, φέρ' ειπείν, των σπονδυλωτών και διατροφικών εννοιών, ενώ αξιολογούνται επίσης οι πτυχές της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των μεταφορών, οι διατροφικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, ο αντίκτυπος στις υποδομές, το αντίρροπο αποτέλεσμα καθώς και η γεωγραφική κατάσταση των κρατών μελών,
- στ) αξιολόγηση του εργαλείου προσομοίωσης VECTO, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το εν λόγω εργαλείο επικαιροποιείται συνεχώς και εγκαίρως,

- ζ) αξιολόγηση του ενδεχόμενου ανάπτυξης ειδικής μεθοδολογίας για τη συμπερίληψη της δυναμικής συμβολής στις μειώσεις εκπομπών CO₂ που προκύπτει από τη χρήση συνθετικών και προηγμένων εναλλακτικών υγρών και αέριων ανανεώσιμων καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των οικολογικών καυσίμων που παράγονται με ανανεώσιμη ενέργεια και πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που αναφέρονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹,
 - η) αξιολόγηση της δυνατότητας θέσπισης ανοιχτού, διαφανούς και μη μεροληπτικού μηχανισμού συγκέντρωσης πόρων μεταξύ των κατασκευαστών,
 - θ) αξιολόγηση του επιπέδου του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO₂ για να εξασφαλιστεί ότι το ασφάλιστρο υπερβαίνει το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων εκπομπών CO₂,
3. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 συνοδεύεται, εάν χρειαστεί, από νομοθετική πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

¹ 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).

4. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/...⁺, η Επιτροπή αξιολογεί τη δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂ σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα, με στόχο τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς μια οικονομία ουδέτερη ως προς το κλίμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4.1 της Συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης, της αναβάθμισης δεξιοτήτων, της δημιουργίας δεξιοτήτων και της ανακατανομής των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και στις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η Επιτροπή, εάν το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση το αργότερο έως το 2027.
5. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου κύκλου ζωής των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει την εν λόγω αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα παρακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)).

Άρθρο 16
Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών που αναφέρεται στο άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

Άρθρο 17

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, το άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, το άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την ισχύ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1 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. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 18

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2 πρώτο εδάφιο, προστίθεται η ακόλουθη φράση:

«Εφαρμόζεται επίσης, για τους σκοπούς των άρθρων 5α, 5β και 5γ, στα οχήματα των κατηγοριών O₃ και O₄.».

β) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 5α

Ειδικές απαιτήσεις για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄

1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα οχήματα των κατηγοριών O₃ και O₄ που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) η επίδραση των εν λόγω οχημάτων στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και την ηλεκτρική αυτονομία των μηχανοκίνητων οχημάτων καθορίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 5γ στοιχείο α)·
 - β) διαθέτουν εξοπλισμό επί του οχήματος για την παρακολούθηση και καταγραφή του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5γ στοιχείο β).
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία διαθέτουν εξοπλισμό επί του οχήματος για την παρακολούθηση και καταγραφή της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας, του ωφέλιμου φορτίου και των διανυθέντων χιλιομέτρων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5γ στοιχείο β).

Διασφαλίζουν επίσης ότι η ηλεκτρική αυτονομία και η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας των εν λόγω οχημάτων καθορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 5γ στοιχείο γ).

Άρθρο 5β

Ειδικές απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄

1. Οι εθνικές αρχές, σύμφωνα με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5γ, αρνούνται να χορηγήσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄ που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα εν λόγω μέτρα εφαρμογής.
2. Οι εθνικές αρχές, σύμφωνα με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5γ, απαγορεύουν την πώληση, την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄ που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα εν λόγω μέτρα εφαρμογής.

Άρθρο 5γ

Μέτρα για τον προσδιορισμό ορισμένων πτυχών των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τα ακόλουθα μέτρα:

- α) μεθοδολογία για την αξιολόγηση των επιδόσεων των οχημάτων των κατηγοριών O₃ και O₄ σε σχέση με την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και την ηλεκτρική αυτονομία των μηχανοκίνητων οχημάτων·

- β) τεχνικές απαιτήσεις για την τοποθέτηση συσκευών επί του οχήματος για την παρακολούθηση και την καταγραφή της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας και των διανυθέντων χιλιομέτρων των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃, και για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του ωφέλιμου φορτίου ή του συνολικού βάρους των οχημάτων που πληρούν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), β), γ) ή δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*+ και των συνδυασμών τους με οχήματα των κατηγοριών O₃ και O₄, συμπεριλαμβανομένης της μετάδοσης δεδομένων μεταξύ οχημάτων σε συνδυασμό, κατά περίπτωση·
- γ) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ηλεκτρικής αυτονομίας και της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας νέων οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 13α.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L ...).».

+ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 60/19 (2017/0143(COD)) και να συμπληρωθεί η αντίστοιχη υποσημείωση.

3) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 13α

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Τεχνική Επιτροπή - Μηχανοκίνητα Οχήματα που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

* 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).».

Άρθρο 19

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί που διατυπώνονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**+.

-
- * 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 ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).
- ** Κανονισμός (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L ...).».

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 60/19 (2017/0143(COD)) και να συμπληρωθεί η αντίστοιχη υποσημείωση.

2) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Από την 1 Ιανουαρίου 2019, τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος Ι και 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 τα εν λόγω δεδομένα της προηγούμενης περιόδου υποβολής στοιχείων από την 1η Ιουλίου έως την 30ή Ιουνίου) στην Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙ.

Όσον αφορά το 2019, τα στοιχεία που δηλώνονται μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2020 περιλαμβάνουν δεδομένα που παρακολουθούνται από την 1η Ιανουαρίου 2019 έως την 30ή Ιουνίου 2020.

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

3) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Από τα έτη έναρξης που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 1, οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2, για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα.

Έως την 30ή Σεπτεμβρίου κάθε έτους, από τα έτη έναρξης που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Β σημείο 1, οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων δηλώνουν στην Επιτροπή τα εν λόγω δεδομένα κάθε βαρέος επαγγελματικού οχήματος με ημερομηνία προσομοίωσης που εμπίπτει στην προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων (1η Ιουλίου-30ή Ιουνίου) σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα II.

Όσον αφορά το 2019, οι κατασκευαστές υποβάλλουν τα δεδομένα για κάθε νέο βαρύ όχημα με ημερομηνία προσομοίωσης που εμπίπτει στην περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2019 έως την 30ή Ιουνίου 2020.

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

4) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Έως την 30ή Απριλίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση με την ανάλυση των δεδομένων που έχουν υποβάλει τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.».

5) Στο παράρτημα II, το σημείο 3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2. Τα δεδομένα που αφορούν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων και εγγράφονται στο μητρώο δημοσιοποιούνται έως την 30ή Απριλίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2021, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.».

Άρθρο 20

Τροποποιήσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ

Η οδηγία 96/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, παρεμβάλλεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»:

«← «όχημα μηδενικών εκπομπών», βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**,

** Κανονισμός (ΕΕ) 2019/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L ...).».

- 2) Το άρθρο 10β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10β

Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα είναι εκείνα που ορίζονται στα σημεία 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 και 2.4 του παραρτήματος Ι.

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 60/19 (2017/0143(COD)) και να συμπληρωθεί η αντίστοιχη υποσημείωση.

Τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή με μηδενικές εκπομπές συμμορφώνονται επίσης με τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βάρους ανά άξονα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 3.

Το επιπλέον βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή με μηδενικές εκπομπές ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση του εν λόγω οχήματος. Το εν λόγω επιπλέον βάρος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η, ώστε να αναπροσαρμόζει, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τον κατάλογο εναλλακτικών καυσίμων του άρθρου 2 που απαιτούν επιπλέον βάρος. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων και με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.».

3) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) στη δεύτερη στήλη των σημείων 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 και 2.2.4, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο παρόν τμήμα αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της εναλλακτικής τεχνολογίας καυσίμων ή μηδενικών εκπομπών, με ανώτατο όριο τον 1 και τους 2 τόνους, αντίστοιχα.».

β) στη δεύτερη στήλη του σημείου 2.3.1 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Οχήματα μηδενικών εκπομπών: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 18 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία μηδενικών εκπομπών με ανώτατο όριο τους 2 τόνους.»

γ) στη τρίτη στήλη του σημείου 2.3.2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τριαξονικά οχήματα μηδενικών εκπομπών: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 25 τόνων, ή 26 τόνων όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αερανάρτηση ή ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη εντός της Ένωσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε άξονας οδήγησης είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους, αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών με ανώτατο όριο τους 2 τόνους.»

δ) στη τρίτη στήλη του σημείου 2.4 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία που είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία μηδενικών εκπομπών με ανώτατο όριο τους 2 τόνους.»

Άρθρο 21
Έναρξη ισχύος

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

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

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂, στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ και υπέρβαση εκπομπών CO₂

1. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΟΜΑΔΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Κάθε νέο όχημα βαρέως τύπου ανήκει σε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που ορίζονται στον πίνακα 1 σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται σε αυτόν.

Πίνακας 1 – Επιμέρους ομάδες οχημάτων

Βαρέα επαγγελματικά οχήματα	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Επιμέρους ομάδα οχημάτων
Συμπαγή φορτηγά με διάταξη αξόνων 4x2 και μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου φορτίου > 16 τόνους	Όλες	<170 kW	4-UD
	Έκδοση χωρίς κουκέτα	≥170 kW	4-RD
	Έκδοση με κουκέτα	≥170 kW και <265 kW	
	Έκδοση με κουκέτα	≥265 kW	4-LH
Συμπαγή φορτηγά με διάταξη αξόνων 6x2	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλες	9-RD
	Έκδοση με κουκέτα		9-LH
Ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 4x2 και μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος > 16 τόνους	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλες	5-RD
	Έκδοση με κουκέτα	< 265 kW	
	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	5-LH
Ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 6x2	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλες	10-RD
	Έκδοση με κουκέτα		10-LH

Ως «έκδοση με κουκέτα» νοείται ένας τύπος θαλάμου που έχει ένα διαμέρισμα πίσω από το κάθισμα του οδηγού και προορίζεται να χρησιμοποιείται για ύπνο, όπως αναφέρεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

Ως «έκδοση χωρίς κουκέτα» νοείται ένας τύπος θαλάμου που δεν έχει κουκέτα.

Εάν ένα νέο βαρύ επαγγελματικό φορτηγό δεν μπορεί να ανήκει σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων επειδή δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον τύπο του θαλάμου ή την ισχύ του κινητήρα, κατατάσσεται στην επιμέρους ομάδα οχημάτων μεγάλων αποστάσεων (LH) που αντιστοιχεί στον τύπο αμαξώματός του (συμπαγές φορτηγό ή ελκυστήρας) και στη διάταξη άξονά του (4x2 ή 6x2).

Εάν ένα νέο βαρύ επαγγελματικό φορτηγό ανήκει στην επιμέρους ομάδα οχημάτων 4-UD, αλλά δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ σε g/km για τα προφίλ χρήσης UDL ή UDR όπως ορίζεται στον πίνακα 2 του τμήματος 2, το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα κατατάσσεται στην επιμέρους ομάδα οχημάτων 4-RD.

2. ΜΕΣΕΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

2.1. Ειδικές εκπομπές CO₂ νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος

Οι ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/km (CO_{2v}) νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, που ανήκει σε επιμέρους ομάδα οχημάτων sg υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

όπου,

\sum_{mp} είναι το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στον Πίνακα 2.

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

$W_{sg,mp}$ είναι ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στον πίνακα 2.

CO_{2v,mp} είναι οι εκπομπές CO₂ σε g/km νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, που έχουν καθοριστεί για ένα προφίλ χρήσης mp και αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

Οι ειδικές εκπομπές CO₂ βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών εκπομπών ορίζονται σε 0 g CO₂/km.

Οι ειδικές εκπομπές CO₂ επαγγελματικού οχήματος είναι ο μέσος όρος των εκπομπών CO₂ σε g/km που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

Πίνακας 2 – Συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης ($W_{sg,mp}$)

Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)	Προφίλ χρήσης ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Ορισμοί προφίλ χρήσης

RDL	Χαμηλό περιφερειακό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης
RDR	Αντιπροσωπευτικό περιφερειακό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης
LHL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων
LHR	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων
UDL	Χαμηλό αστικό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης
UDR	Αντιπροσωπευτικό αστικό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης
REL	Περιφερειακό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης (EMS) χαμηλό
RER	Χαμηλό περιφερειακό ωφέλιμο φορτίο απόδοσης (EMS)
LEL	Χαμηλό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων (EMS)
LER	Αντιπροσωπευτικό ωφέλιμο φορτίο μεγάλων αποστάσεων (EMS)

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

Για κάθε κατασκευαστή και κάθε ημερολογιακό έτος, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm (*avgCO_{2sg}*) όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων sg υπολογίζονται ως εξής:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

όπου,

$\sum v$ είναι το άθροισμα όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

CO_{2v} είναι οι ειδικές εκπομπές CO₂ νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1.

V_{sg} είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην υπο-ομάδα οχημάτων sg εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 πρώτη παράγραφος στοιχείο α).

PL_{sg} είναι το μέσο ωφέλιμο φορτίο οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg όπως καθορίζεται στο σημείο 2.5.

2.3. Συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 5

2.3.1 Περίοδος αναφοράς 2019 έως 2024

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

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

όπου,

V είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

V_{conv} είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) και εξαιρουμένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

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

όπου,

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

Σ_v είναι το άθροισμα όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο·

CO_{2v} είναι οι ειδικές εκπομπές CO_2 σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών v , όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

LET_{sg} είναι το όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg στην οποία ανήκει το όχημα v , όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.3·

V_{out} είναι ο συνολικός αριθμός των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο επί 2 και με μέγιστο αριθμό 1,5 % του V_{conv} .

2.3.2 Περίοδος υποβολή στοιχείων από το 2025 και εξής

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

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

όπου,

x είναι 0,02

y είναι το άθροισμα των V_{in} και V_{out} , διαιρούμενο με το V_{total} , όπου:

V_{in} είναι ο συνολικός αριθμός των πρόσφατα ταξινομημένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως ZLEV_{specific} σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

όπου:

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

LET_{sg} είναι το όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg στην οποία ανήκει το όχημα v , όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.3·

V_{out} είναι ο συνολικός αριθμός των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και με μέγιστο αριθμό 0,035 του V_{total} ·

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

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

2.3.3 Όριο χαμηλών εκπομπών

Το όριο χαμηλών εκπομπών LET της επιμέρους ομάδας οχημάτων *sg* ορίζεται ως εξής:

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

όπου,

$rCO2_{sg}$ είναι οι εκπομπές αναφοράς CO₂ της επιμέρους ομάδας οχημάτων *sg* που καθορίζονται στο σημείο 3.

PL_{sg} είναι το μέσο ωφέλιμο φορτίο οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* που καθορίζεται στο σημείο 2.5.

2.4. Μερίδιο των οχημάτων του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων

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

$$μερίδιο_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

όπου,

V_{sg} είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

V είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

2.5. Μέσες τιμές ωφέλιμου φορτίου όλων των οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων

Η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου PL_{sg} ενός οχήματος σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων sg υπολογίζεται ως εξής:

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

όπου,

Σ_{mp} είναι το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης mp

$W_{sg,mp}$ είναι ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στον πίνακα 2 στο σημείο 2.1

$PL_{sg,mp}$ είναι η τιμή ωφέλιμου φορτίου που ανήκει στα οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg για το προφίλ χρήσης mp , που καθορίζεται στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3 – Τιμές ωφέλιμου φορτίου $PL_{sg, mp}$ (σε τόνους)

Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg	Προφίλ χρήσης ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Βλ. τους ορισμούς του προφίλ αποστολής στον Πίνακα 2 του σημείου 1

2.6. Συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου

Ο συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου (MPW_{sg}) μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων sg ορίζεται ως το γινόμενο των ετήσιων διανυόμενων χιλιομέτρων που καθορίζονται στον πίνακα 4 και της τιμής ωφέλιμου φορτίου ανά επιμέρους ομάδα οχημάτων στον πίνακα 3 του σημείου 2.5, τα οποία έχουν κανονικοποιηθεί στην αντίστοιχη τιμή για την επιμέρους ομάδα οχημάτων 5-LH και υπολογίζονται ως εξής:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

όπου,

AM_{sg} είναι τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα που καθορίζονται στον πίνακα 4 για τα οχήματα της αντίστοιχης επιμέρους ομάδας οχημάτων

AM_{5-LH} είναι τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα που καθορίζονται για την επιμέρους ομάδα οχημάτων 5-LH στον πίνακα 4

PL_{sg} είναι η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου όπως καθορίζεται στο σημείο 2.5

PL_{5-LH} είναι η τιμή ωφέλιμου φορτίου που καθορίζεται για την επιμέρους ομάδα οχημάτων 5-LH στον πίνακα 3 του σημείου 2.5.

Πίνακας 4 – Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα

Όχημα επιμέρους ομάδα sg	Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα AM_{sg} (σε km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm κατασκευαστή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4

Για κάθε κατασκευαστή και κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm (CO₂) υπολογίζονται ως εξής:

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} \text{μερίδιο}_{,sg} \times MPW_{sg} \times \text{avgCO2}_{sg}$$

όπου,

\sum_{sg} είναι το άθροισμα όλων των επιμέρους ομάδων οχημάτων ·

ZLEV συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως καθορίζεται στο σημείο 2.3

μερίδιο_{,sg} το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* όπως καθορίζεται στο σημείο 2.4

MPW_{sg} ο συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου όπως καθορίζεται στο σημείο 2.6

avgCO2_{sg} οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.

3. ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ CO₂ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 ΔΕΥΤΕΡΟ
ΕΔΑΦΙΟ

Οι εκπομπές αναφοράς CO₂ (rCO_{2sg}) υπολογίζονται για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων sg με βάση όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα όλων των κατασκευαστών της περιόδου υποβολής στοιχείων ως εξής:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v(CO_{2v}/PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

όπου,

Σ_v είναι το άθροισμα όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 1.

CO_{2v} είναι οι ειδικές εκπομπές CO₂ του νέου βαρέως επαγγελματικού οχήματος v όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1, ενδεχομένως προσαρμοσμένες σύμφωνα με το παράρτημα II.

rV_{sg} είναι ο αριθμός όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 1.

PL_{sg} είναι το μέσο ωφέλιμο φορτίο οχημάτων στην επιμέρους ομάδα οχημάτων sg όπως καθορίζεται στο σημείο 2.5.

4. Ο ΣΤΟΧΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6

Για κάθε κατασκευαστή και κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, από 1ης Ιουλίου 2025 και εξής, ο στόχος ειδικών εκπομπών T υπολογίζεται ως εξής:

$$T = \sum_{sg} \text{μερίδιο}_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

όπου,

\sum_{sg} είναι το άθροισμα όλων των επιμέρους ομάδων οχημάτων·

μερίδιο_{sg} το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων sg όπως καθορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} ο συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου όπως καθορίζεται στο σημείο 2.6·

rf είναι ο στόχος μείωσης εκπομπών CO₂ (σε %) που ισχύει στην εν λόγω συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων·

$rCO2_{sg}$ οι εκπομπές αναφοράς CO₂ όπως καθορίζεται στο σημείο 3.

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

5.1. Πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα πιστωτικά μόρια εκπομπών

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2030, η πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ (ET_Y) ορίζεται ως εξής:

$$ET_Y = \sum_{sg} \text{μερίδιο}_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

όπου,

$\sum_{sg} (\dots)$ είναι το άθροισμα όλων των επιμέρους ομάδων οχημάτων·

μερίδιο_{sg} το μερίδιο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg* όπως καθορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} ο συντελεστής στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου όπως καθορίζεται στο σημείο 2.6·

$rCO2_{sg}$ οι εκπομπές αναφοράς CO₂ όπως καθορίζεται στο τμήμα 3·

όπου,

για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2025:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

και για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2026 έως το 2030:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} και rf_{2030} είναι οι στόχοι μείωσης εκπομπών CO₂ (σε %) που ισχύουν για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 και 2030, αντίστοιχα.

5.2. Πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2029, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών ($cCO2_Y$) και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών ($dCO2_Y$) υπολογίζονται ως εξής:

Εάν $CO2_Y < ET_Y$:

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \text{ και}$$

$$dCO2_Y = 0$$

εάν $CO2_Y > T_Y$ για τα έτη 2025 έως 2029:

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \text{ και}$$

$$cCO2_Y = 0$$

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις το $dCO2_Y$ και το $cCO2_Y$ έχουν τιμή 0.

όπου,

ET_Y είναι η πορεία εκπομπών CO_2 του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.1·

CO_{2Y} είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.7·

T_Y είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών CO_2 του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4·

V_Y είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y , εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

5.3. Όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών

Για κάθε κατασκευαστή το όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών ($limCO_2$) ορίζεται ως εξής:

$$lim CO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

όπου,

T_{2025} είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών CO_2 κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4·

V_{2025} είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025, εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

5.4. Πιστωτικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν πριν από το έτος 2025

Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 μειώνονται κατά ποσό ($redCO_2$) που αντιστοιχεί στα πιστωτικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν πριν από την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων, που καθορίζεται για κάθε κατασκευαστή ως εξής:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

όπου,

\min είναι το ελάχιστο των δύο τιμών που αναφέρονται μεταξύ των παρενθέσεων·

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ είναι το άθροισμα κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2024·

dCO_{2025} είναι τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.2·

cCO_{2Y} είναι τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y όπως καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

6. ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων από το έτος 2025 και εξής, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών CO₂ ($exeCO2_Y$) υπολογίζεται ως εξής, εάν η τιμή είναι θετική:

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2026 έως το 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2030 και εξής

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

όπου,

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ είναι το άθροισμα κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2025·

$\sum_{I=2025}^Y$ είναι το άθροισμα κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το έτος Y·

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

$\sum_{J=2025}^{2028}$ είναι το άθροισμα κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών J από το 2025 έως το 2028·

$\sum_{I=2025}^{2029}$ είναι το άθροισμα κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών I από το 2025 έως το 2029·

dCO_2Y είναι τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2·

cCO_2 είναι τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2·

$limCO_2$ είναι το όριο των χρεωστικών μορίων όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.3·

$redCO_2$ είναι η μείωση των χρεωστικών μορίων εκπομπών της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025 όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.4.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών CO₂ $exeCO_2Y$ ορίζεται σε 0.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Διαδικασίες προσαρμογής

1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΩΦΕΛΙΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 14 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ)

Με την επιφύλαξη του άρθρου 11 παράγραφος 2 στοιχείο α), για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο, χρησιμοποιούνται οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης και οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ισχύουν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων όταν αρχίζουν να ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και οι εκπομπές CO₂ σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v* που προσδιορίζεται για ένα προφίλ χρήσης *mp* που αναφέρεται στον πίνακα 2 του σημείου 2.1 του παραρτήματος Ι, προσαρμόζονται ως εξής:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

όπου,

sg είναι η επιμέρους ομάδα οχημάτων στην οποία ανήκει το όχημα *v*.

$CO2(RP)_{v,mp}$ είναι οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος *v* σε g/km όπως καθορίζονται στο προφίλ χρήσης *mp* και με βάση τα δεδομένα παρακολούθησης για την περίοδο υποβολής στοιχείων όπως αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

$PL(RP)_{sg, mp}$ είναι η τιμή ωφέλιμου φορτίου που αποδόθηκε στο όχημα ν της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg στο προφίλ χρήσης mp κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων, σύμφωνα με τον πίνακα 3 του σημείου 2.5 του παραρτήματος I, για τους σκοπούς του καθορισμού των δεδομένων παρακολούθησης για την περίοδο υποβολής στοιχείων όπως αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

$PL_{sg, mp}$ είναι η τιμή του ωφέλιμου φορτίου που αποδίδεται στα οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg στο προφίλ χρήσης mp κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων, όταν αρχίζουν να ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με τον πίνακα 3 του σημείου 2.5 του παραρτήματος I.

$PLa_{sg, mp}$ είναι ο συντελεστής προσαρμογής ωφέλιμου φορτίου που ορίζεται στον πίνακα 5.

Πίνακας 5 – Παράγοντες προσαρμογής ωφέλιμου φορτίου $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (σε 1/τόνοι)		Προφίλ χρήσης mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Όχημα επιμέρους ομάδες sg	4-UD	0,026	δ.ε.	0,015	δ.ε.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ βλέπε τους ορισμούς του προφίλ χρήσης στο σημείο 2.1 του παραρτήματος I.

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 11
ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β)

Με την επιφύλαξη του άρθρου 11 παράγραφος 2 στοιχείο β), για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερη παράγραφος, χρησιμοποιούνται οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης και οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ισχύουν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων όταν αρχίζουν να ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και οι εκπομπές CO₂ σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v* που προσδιορίζεται για ένα προφίλ χρήσης *mp* που αναφέρεται στο σημείο 2.1 του παραρτήματος I, προσαρμόζονται ως εξής:

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

όπου,

\sum_r είναι το άθροισμα όλων των αντιπροσωπευτικών οχημάτων *r* για την επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg*.

sg είναι η επιμέρους ομάδα οχημάτων στην οποία ανήκει το όχημα *v*.

$s_{r,sg}$ είναι ο στατιστικός συντελεστής στάθμισης του αντιπροσωπευτικού οχήματος *r* στην επιμέρους ομάδα οχημάτων *sg*.

CO₂(RP)_{*v,mp*} είναι οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος *v* σε g/km όπως καθορίζονται στο προφίλ χρήσης *mp* και με βάση τα δεδομένα παρακολούθησης για την περίοδο υποβολής στοιχείων που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

$CO_2(RP)_{r,mp}$ είναι οι ειδικές εκπομπές CO_2 του αντιπροσωπευτικού οχήματος r σε g/km, όπως καθορίζεται στο προφίλ χρήσης mp , σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων όταν καθορίστηκαν οι $CO_2(RP)_{v,mp}$.

$CO_{2,r,mp}$ είναι οι ειδικές εκπομπές CO_2 του αντιπροσωπευτικού οχήματος r , που καθορίζονται στο προφίλ χρήσης mp σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων, όταν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αρχίζουν να ισχύουν για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Το αντιπροσωπευτικό όχημα ορίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.
