



Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Διοργανικός φάκελος:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Προεδρία

Αποδέκτης: Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Θέμα: «Δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 %»

Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης

- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στις 14 Ιουλίου 2021, πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τον καθορισμό νέων προτύπων εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, η οποία εντάσσεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο 55 % (Fit for 55). Στόχος της πρότασης είναι να συμβάλει στην ενίσχυση της συνολικής φιλοδοξίας της ΕΕ, τονώνοντας έτσι την καινοτομία και διασφαλίζοντας ότι η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία διατηρεί και ενισχύει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της. Η ενισχυμένη φιλοδοξία θα στηρίξει, μεταξύ άλλων, τα κράτη μέλη στην επίτευξη των δεσμευτικών εθνικών στόχων τους στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

2. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει να αυξηθούν οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 για τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά σε επίπεδο ΕΕ και να τεθεί στόχος 100 % από το 2035 για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά.
3. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να καταργηθούν από το 2030 τα πιστωτικά μόρια για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) και η παρέκκλιση για τους κατασκευαστές με μικρό αριθμό ταξινομήσεων.
4. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο κ. Jan Huitema (Renew, KX) ορίστηκε εισηγητής για την πρόταση, εξ ονόματος της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI). Η επιτροπή ENVI ενέκρινε την έκθεσή της στις 11 Μαΐου 2022 και στις 8 Ιουνίου 2022 στη σύνοδο ολομέλειάς της, ενώ το Κοινοβούλιο ενέκρινε σειρά τροπολογιών στην πρόταση της Επιτροπής.
5. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της στις 19 Ιανουαρίου 2022. Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε κατά την ολομέλειά της στις 26-27 Ιανουαρίου 2022.
6. Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος διεξήγαγε συζήτηση προσανατολισμού στις 20 Δεκεμβρίου 2021.
7. Σε επίπεδο Ομάδας, η γαλλική Προεδρία συνέχισε να εξετάζει την αναθεώρηση του κανονισμού. Κατά τη διάρκεια της εξέτασης αυτής, υπέβαλε συμβιβαστικό κείμενο το οποίο διατηρεί την πρόταση της Επιτροπής ως έχει, όσον αφορά τους ποσοτικούς στόχους για τα αυτοκίνητα, την κατάργηση των πιστωτικών μορίων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από το 2030 και την κατάργηση της παρέκκλισης για τους κατασκευαστές με μικρό αριθμό ταξινομήσεων από το 2030. Ωστόσο, το συμβιβαστικό σχέδιο προτείνει να εμπλουτιστεί το περιεχόμενο των εξαμηνιαίων εκθέσεων προόδου βάσει των εισηγήσεων των αντιπροσωπιών.

8. Στις 13 Μαΐου 2022, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων προέβη σε ανταλλαγή απόψεων βάσει του συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας, προκειμένου να παράσχει καθοδήγηση για τη συνέχιση των εργασιών.
9. Στο πλαίσιο της προετοιμασίας για το Συμβούλιο Περιβάλλοντος της 28ης Ιουνίου 2022, κατά τη συνεδρίασή της στις 24 Ιουνίου 2022, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων εξέτασε συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας το οποίο προσαρμόζει ελαφρώς το περιεχόμενο των εξαμηνιαίων εκθέσεων προόδου.

II. ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

10. Με βάση τις συζητήσεις αυτές, η Προεδρία εξακολουθεί να θεωρεί την πρόταση της Επιτροπής ως ισορροπημένη βάση για την επίτευξη συμβιβασμού στο πλαίσιο του Συμβουλίου προκειμένου για τους ποσοτικούς στόχους για το 2030 και το 2035 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Ως εκ τούτου, η Προεδρία διατηρεί την προτεινόμενη συμβιβαστική πρόταση ως έχει.
11. Το συμβιβαστικό κείμενο παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

12. Το Συμβούλιο καλείται να επιλύσει τα ζητήματα που εκκρεμούν και να εγκρίνει γενική προσέγγιση με βάση το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος.

Η γενική προσέγγιση θα αποτελέσει την εντολή του Συμβουλίου για τις μελλοντικές διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων
επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από
τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική
φιλοδοξία της Ένωσης¹**

(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 Επιτροπής²,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,
Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ Οι αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής επισημαίνονται με υπογράμμιση, οι δε διαγραφές με [...].

² ΕΕ C της , σ. .

³ ΕΕ C της , σ. .

- (1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλασιού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα.
- (2) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019⁴. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
- (3) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην ΕΕ έως το 2050 και ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς την χρήση των πόρων, όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.
- (4) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη Γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM(2019) 640 final της 11ης Δεκεμβρίου 2019.

- (5) Με τον κανονισμό (ΕΕ) [--] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵, η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές πλην απορροφήσεις) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
- (6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.
- (7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- (8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη.

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) [.../...], της [...] 2021, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) [ΕΕ L ... της .../..., σ. ...].

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να συνεχιστεί η καινοτομία στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO₂ είναι τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.
- (10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο από το 2030 και μετά. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε ένα επίπεδο που θα δώσει ένα ισχυρό μήνυμα για την επιτάχυνση της απορρόφησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών από την αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (11) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο παροχής χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίζουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής.

- (12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική⁷ προβλέπει τη από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεπίδραση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ανά διετία στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεπίδραση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις διετείς εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευεται με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.
- (13) Οι εν λόγω στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως ορίζεται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸.

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021.

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

- (14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου ανά πενταετία.
- (15) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ από το 2030 και μετά, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία και, ως εκ τούτου, καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα συνεχίσει να στηρίζει την ανάπτυξη οχημάτων με εκπομπές από μηδέν έως 50 g CO₂/km, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, των ηλεκτρικών οχημάτων με κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούν υδρογόνο και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη. Μετά την εν λόγω ημερομηνία, τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να συνυπολογίζονται στους στόχους που πρέπει να πληρούν οι κατασκευαστές οχημάτων για το σύνολο του στόλου οχημάτων.
- (16) Η εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ συνδέεται ιδιαίτερα με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου. Μετά την κατάργηση και αντικατάσταση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, την 1η Σεπτεμβρίου 2020, από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰, είναι σκόπιμο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής συνέπεια μεταξύ των δύο συνόλων πράξεων, να εναρμονιστούν περαιτέρω οι ορισμοί και να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 στη νομοθεσία πλαίσιο για την έγκριση τύπου.

⁹ 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 (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

¹⁰ 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).

- (17) Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ κατανέμεται μεταξύ των κατασκευαστών με τη χρήση καμπύλης οριακών τιμών η οποία βασίζεται στη μέση μάζα του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ και του στόλου καινούργιων οχημάτων του κατασκευαστή. Ενώ είναι σκόπιμο να διατηρηθεί αυτός ο μηχανισμός, είναι αναγκαίο να αποτραπεί το ενδεχόμενο να καταστεί ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή αρνητικός, λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ. Για τον λόγο αυτόν, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι, σε περίπτωση τέτοιου αποτελέσματος, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να οριστεί ίσος με 0 g CO₂/km.
- (18) Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη κατανομή της προσπάθειας μείωσης, οι δύο καμπύλες οριακών τιμών για τα ελαφρύτερα και τα βαρύτερα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν τους ενισχυμένους στόχους μείωσης του CO₂.
- (19) Οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή βασίζονται σε δεδομένα που καταγράφονται στα έγγραφα έγκρισης τύπου και στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των σχετικών οχημάτων. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, είναι σημαντικό να είναι ορθά τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς αυτούς. Ωστόσο, εάν διαπιστωθούν σφάλματα στα δεδομένα, ενδέχεται να μην είναι δυνατόν, βάσει της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, να διορθωθούν τα έγγραφα έγκρισης τύπου ή τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που έχουν ήδη εκδοθεί, στις περιπτώσεις που τα δεδομένα αφορούν εγκρίσεις τύπου που έχουν παύσει να ισχύουν. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να ζητεί από τις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές ή, κατά περίπτωση, τους κατασκευαστές να εκδώσουν δήλωση διόρθωσης βάσει της οποίας μπορούν να διορθωθούν οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των επιδόσεων των κατασκευαστών όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους.
- (20) Η υποβολή δεδομένων για οχήματα των κατηγοριών M2 (λεωφορεία) και N2 (φορτηγά μεσαίου μεγέθους) εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και, επομένως, είναι σκόπιμο να διαγραφεί αυτή η απαίτηση από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

- (21) Ενόψει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030 και μετά.
- (22) Για να διασφαλιστεί νομική σαφήνεια και συνέπεια με την τρέχουσα πρακτική, είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι οι προσαρμογές των τιμών M0 και TM0 θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μέσω τροποποιήσεων του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 αντί να προβλεφθεί πράξη για τη συμπλήρωση του εν λόγω κανονισμού.
- (23) Η πρόδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το 2026. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται στη διετή έκθεση.
- (24) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το συμπέρασμα ήταν ότι αυτό θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

(25) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πολλαπλών σταδίων μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη διαδικασία προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ και η μάζα των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση, κατά περίπτωση, των τύπων υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(26) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

- i) στο στοιχείο α), το ποσοστό «37,5 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «55 %»·
- ii) στο στοιχείο β), το ποσοστό «31 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «50 %»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:

«5α. Από την 1η Ιανουαρίου 2035, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:

- α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 100 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.3·
- β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση 100 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.3.»·

- γ) στην παράγραφο 6, η φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025» αντικαθίστανται από τη φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029,»
- δ) η παράγραφος 7 απαλείφεται·
- 2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) στο στοιχείο α), η αναφορά στο «παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858»·
- β) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»)· στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.»·
- β) στην παράγραφο 3, η παραπομπή στο «παράρτημα II μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/EK» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «παράρτημα I μέρος Α σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858»·
- 3) στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:»·
- β) τα στοιχεία β) έως ζ) και τα στοιχεία θ) και ιδ) απαλείφονται·
- 4) στο άρθρο 4 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:
«Για τους σκοπούς του στοιχείου γ), όταν ο στόχος ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.3 ή το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.3 είναι αρνητικός, ο στόχος ειδικών εκπομπών ορίζεται σε 0 g/km.»·

- 5) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:
- «6α. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα προσωρινά δεδομένα που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή τα δεδομένα που κοινοποιούν οι κατασκευαστές σύμφωνα με την παράγραφο 5 βασίζονται σε εσφαλμένα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου ή στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, η Επιτροπή ενημερώνει την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, τον κατασκευαστή και ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, από τον κατασκευαστή να εκδώσει δήλωση διόρθωσης στην οποία προσδιορίζονται τα διορθωμένα δεδομένα. Η δήλωση διόρθωσης διαβιβάζεται στην Επιτροπή και τα διορθωμένα δεδομένα χρησιμοποιούνται για την τροποποίηση των προσωρινών υπολογισμών σύμφωνα με την παράγραφο 4.»
- β) η παράγραφος 11 απαλείφεται·
- 6) στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος 2029.»
- 7) στο άρθρο 13 παράγραφος 3, προστίθεται η ακόλουθη δεύτερη περίοδος:
«Όταν τα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα και διαβιβάζει την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.»
- 8) στο άρθρο 14 παράγραφος 2, η φράση «συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τα μέτρα που αναφέρονται στην» αντικαθίσταται από τη φράση «τροποποιεί το παράρτημα Ι όπως προβλέπεται στην»·
- 9) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:
- «Άρθρο 14α
Έκθεση προόδου
- Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση της μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.

Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν:

- την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως στην κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οχημάτων, την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των στόχων για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και την ανάλυση της αγοράς μεταχειρισμένων στα κράτη μέλη.
- τη δυναμική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, τον αντίκτυπο στους καταναλωτές, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας, ιδίως στα νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, την αποτελεσματικότητα των μέτρων για τη στήριξη της επιμόρφωσης και της επανεπιδίκευσης του εργατικού δυναμικού της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.
- τον αντίκτυπο του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού στην επίτευξη των στόχων των κρατών μελών βάσει του κανονισμού ΕΕ/xxxx/xxxx [τροποποιημένος κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών] και των προτύπων ποιότητας του αέρα δυνάμει της οδηγίας 2008/50/ΕΚ.
- την ανάγκη λήψης τυχόν πρόσθετων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων μέτρων σε επίπεδο ΕΕ, τα οποία μπορούν να διευκολύνουν τη μετάβαση των κρατών μελών σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών.

10) το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή το 2028 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται ανά διετία και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.»

β) οι παράγραφοι 2 έως 5 απαλείφονται.

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 9:

«9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 17, για την τροποποίηση των τύπων του παραρτήματος Ι μέρος Β, όταν οι εν λόγω τροποποιήσεις είναι αναγκαίες προκειμένου να ληφθεί υπόψη η διαδικασία για τα οχήματα N1 πολλαπλών σταδίων που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α.»

- 11) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 2, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·
 - β) στην παράγραφο 3, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·
 - γ) στην παράγραφο 6, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·
- 12) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1) Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 6.1, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2025 και μετά»

β) στο σημείο 6.1.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2030 έως 2034»

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.1.3:

«6.1.3 Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1– συντελεστής μείωσης₂₀₃₅)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

συντελεστής μείωσης₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α στοιχείο α).»·

δ) στο σημείο 6.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς»·

ε) το σημείο 6.2.2. απαλείφεται·

στ) το σημείο 6.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2025 και μετά

6.3.1 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2025 έως 2029:

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO₂ που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·

συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0, οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017 και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το έτος 2017*, το $ZLEV_{specific}$ υπολογίζεται μέχρι και το 2029 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Όταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους μεταξύ του 2025 και του 2028 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη·

x είναι 15 % κατά τα έτη 2025 έως 2029.

6.3.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της $EE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·

α_{2030} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο} - \text{του στόλου οχημάτων της EE}_{2030}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

α_{2021} είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

6.3.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₅ + $\alpha_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·

α_{2035} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο} - \text{του στόλου οχημάτων της EE}_{2035}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

α_{2021} είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

* Το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κράτους μέλους το 2017 υπολογίζεται ως το πηλίκο του συνολικού αριθμού καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν το 2017 προς τον συνολικό αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το ίδιο έτος.»

2) Το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 6.1, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2025 και μετά»

β) στο σημείο 6.1.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2030 έως 2034»

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.1.3:

«6.1.3 Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1– συντελεστής μείωσης₂₀₃₅)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

συντελεστής μείωσης₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α στοιχείο β).»

δ) το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.2.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο 2030 έως 2034

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·

α είναι $a_{2030,L}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM₀ και $a_{2030,H}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀.

όπου:

$a_{2030,L}$ είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2030}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2030}}{\text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2025}}$

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1»

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.2.3:

«6.2.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο από το 2035 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·

α είναι $a_{2035,L}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM_0 και $a_{2035,H}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM_0 ·

όπου:

$a_{2035,L}$ είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2035}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2035}}{\text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2025}}$

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM_0 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

στ) το σημείο 6.3.2 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.3.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – (θ_{targets} – στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀)

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

θ_{targets} είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀ όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.2.»·

ζ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.3.3:

«6.3.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2035 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – (θ_{targets} – στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₅)

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.3·

θ_{targets} είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.3·

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.3.».
