



Βρυξέλλες, 1 Οκτωβρίου 2018
(OR. en)

12627/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 12303/18

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)

– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 8 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για κανονισμό σχετικά με τον καθορισμό νέων προτύπων εκπομπών CO₂ για αυτοκίνητα και βαν. Σκοπός της πρότασης είναι, μεταξύ άλλων, να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για μείωση των εκπομπών κατά 30% μέχρι το 2030 στους τομείς εκτός του ΣΕΔΕ, όπως μετασχηματίστηκε σε εθνικούς στόχους με τον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων.

2. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ σε ολόκληρη την Ένωση για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και βαν από το 2025 ως το 2029 και από το 2030 σε σύγκριση με τους στόχους για το 2021 που είχαν τεθεί με προηγούμενη νομοθεσία (15% από το 2025 ως το 2029 για αμφότερα αυτοκίνητα και βαν και 30% από το 2030 για αμφότερα αυτοκίνητα και βαν).

Η πρόταση διατηρεί τη μάζα των οχημάτων στον στόλο ως παράμετρο για τον υπολογισμό των ειδικών στόχων για κάθε κατασκευαστή.
3. Προκειμένου να προωθηθεί προοδευτικά η υιοθέτηση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV), η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει μηχανισμό από το 2025 και μετά για την παροχή κινήτρων στους κατασκευαστές ώστε να διαθέτουν μεγαλύτερο αριθμό τέτοιων οχημάτων στην αγορά. Εάν το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του κατασκευαστή υπερβαίνει ορισμένα επίπεδα αναφοράς, ο κατασκευαστής θα επιβραβεύεται με λιγότερο αυστηρούς στόχους εκπομπών CO₂. Από το 2025 έως το 2029 το επίπεδο αναφοράς προτείνεται να είναι 15% και από το 2030 και μετά 30%.
4. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η κα Miriam DALLI (S&D, MA) ορίστηκε εισηγήτρια για την πρόταση, εξ ονόματος της επιτροπής ENVI. Η επιτροπή ENVI ενέκρινε την έκθεσή της στις 10 Σεπτεμβρίου 2018. Η ολομέλεια αναμένεται να ψηφίσει επί της πρότασης στις 3 Οκτωβρίου 2018.
5. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της στις 14 Φεβρουαρίου 2018. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει.
6. Το Συμβούλιο (Περιβάλλον) πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού με θέμα την πρόταση στις 25 Ιουνίου 2018.
7. Στις 26 Σεπτεμβρίου 2018 η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων εξέτασε την πρόταση με βάση συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας¹. Όλες οι αντιπροσωπίες τόνισαν τη σημασία και την επείγουσα ανάγκη να επιτευχθεί συμφωνία επί του φακέλου και στήριξαν τις προσπάθειες της Προεδρίας να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου (Περιβάλλον) στις 9 Οκτωβρίου 2018.

¹ Έγγραφο 12303/18.

8. Με βάση τις συζητήσεις αυτές, η Προεδρία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα ζητήματα που εκκρεμούν σχετικά με το επίπεδο φιλοδοξίας θα πρέπει να επιλυθούν στο πολιτικό επίπεδο και αποφάσισε να διατηρήσει το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας ως έχει.

II. ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

9. Σε όλη τη διάρκεια των συζητήσεων για την πρόταση, το κύριο σημείο διαφωνίας ανάμεσα στα κράτη μέλη ήταν το επίπεδο φιλοδοξίας της πρότασης, δηλαδή οι στόχοι για το 2025 και το 2030 και ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV. Οι απόψεις των αντιπροσωπιών είχαν μεγάλες αποκλίσεις, καθώς κάποιες θεώρησαν την πρόταση της Επιτροπής υπερβολικά φιλόδοξη, ενώ άλλες έκριναν ότι πάσχει από έλλειψη φιλοδοξίας, ιδίως σε ό,τι αφορά τον στόχο για το 2030.
10. Οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν σε γενικές γραμμές την ανάγκη απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές στο πλαίσιο της επίτευξης των στόχων για το κλίμα και, συνεπώς, οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν σε μεγάλο βαθμό γύρω από τον ρυθμό της μετάβασης και τον αντίκτυπο, μεταξύ άλλων, στην ανταγωνιστικότητα, τις θέσεις εργασίας και τους καταναλωτές, καθώς και στις διαφορετικές επιπτώσεις που ίσως υπάρξουν για κάθε κράτος μέλος.
11. Ενώ αναγνωρίζουν ότι ο παρών κανονισμός δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το ζήτημα στην ουσία του, αρκετές αντιπροσωπίες δήλωσαν ότι σημαντικό ζήτημα για αυτές είναι η πιθανή «διαρροή άνθρακα εντός της ΕΕ» στις μεταφορές που θα είναι αποτέλεσμα της πρότασης εξαιτίας των αυξημένων εισαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων από κράτη μέλη με υψηλό εισόδημα σε κράτη μέλη με χαμηλό εισόδημα.
12. Στο πλαίσιο αυτό, και προκειμένου να εστιάσει τις συζητήσεις και να συμβάλει στη σύγκλιση των θέσεων, η Προεδρία παρουσίασε συμβιβαστικό κείμενο, στο οποίο για τα αυτοκίνητα ο στόχος του 2030 αυξάνεται στο 35%, επισημαίνοντας ότι το ποσοστό αυτό πρέπει να συζητηθεί περαιτέρω. Επιπλέον, κατά την επανεξέταση που θα πραγματοποιήσει η Επιτροπή το 2024 θα πρέπει να μελετηθεί το ενδεχόμενο περαιτέρω μειώσεων μετά το 2030 με βάση τους στόχους της Συμφωνίας των Παρισίων και πιθανόν να προταθούν στόχοι για την περίοδο μετά το 2040.

Από την άλλη μεριά, προτάθηκε μια πιο ευνοϊκή στάθμιση των υβριδικών αυτοκινήτων με ρευματολήπτη στον μηχανισμό παροχής κινήτρων για τα ZLEV, με το επίπεδο αναφοράς για τα αυτοκίνητα στο πλαίσιο των ZLEV το 2030, ωστόσο, να αυξάνεται στο 35%, φτάνοντας κατά αυτόν τον τρόπο το υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας για το 2030. Η πρόταση αυτή συνεπώς θα διευκόλυνε ιδιαίτερα τους κατασκευαστές να επιτύχουν τον στόχο του 2025.

Επιπλέον, το συμβιβαστικό κείμενο έθιξε το ζήτημα των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και ορισμένα άλλα θέματα που συζητήθηκαν, ιδίως τα μέτρα που αφορούν τη μετάβαση από τις τιμές NEDC στις τιμές WLTP με στόχο να εξασφαλιστούν αξιόπιστες και αντιπροσωπευτικές τιμές εκπομπών CO₂ από τους κατασκευαστές.

13. Σε συνέχεια των συζητήσεων επί του συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας, οι αντιπροσωπίες, ενώ αναγνωρίζουν τις προσπάθειες της Προεδρίας, διατηρούν σε αυτό το στάδιο σε μεγάλο βαθμό τις αρχικές τους θέσεις όσον αφορά το επίπεδο φιλοδοξίας. Για τη μεγάλη πλειονότητα των αντιπροσωπιών, το κείμενο δεν είναι αποδεκτό ως έχει, αν και ορισμένες από αυτές αναγνωρίζουν ότι το κείμενο αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.
- Μεγάλος αριθμός αντιπροσωπιών ζήτησαν καθ' όλη τη διαδικασία να αυξηθεί το επίπεδο φιλοδοξίας, ιδίως με το επιχείρημα ότι η αύξηση αυτή θα είναι απαραίτητη λόγω των εθνικών στόχων που ορίζονται στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών και των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων, και θα εξασφαλίσει ότι ο τομέας θα παραμείνει επίσης μακροπρόθεσμα καινοτόμος και ανταγωνιστικός. Για τις αντιπροσωπίες αυτές, παρόλο που αναγνωρίζουν ότι κάποια στοιχεία του κειμένου τείνουν προς την αύξηση του επιπέδου φιλοδοξίας, η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας δεν είναι αρκετά φιλόδοξη. Εντός της ομάδας αυτής, οι θέσεις διαφέρουν όσον αφορά διάφορες πτυχές. Πολλές αντιπροσωπίες επιθυμούν να αυξηθούν αμφότεροι οι στόχοι για το 2025 και το 2030, ενώ άλλες μόνο ο στόχος για το 2030. Οι θέσεις σχετικά με το επίπεδο των στόχων για το 2025 και το 2030 ποικίλλουν, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες δεν έχουν καταλήξει σε ακριβείς αριθμούς. Κάποιες στηρίζουν τη διάκριση ανάμεσα σε αυτοκίνητα και βαν, συμπεριλαμβανομένης της διατήρησης της πρότασης της Επιτροπής για τα βαν, ενώ άλλες προτιμούν οι στόχοι να είναι ίδιοι για τα αυτοκίνητα και τα βαν. Πολλές επιθυμούν να ενισχυθεί ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV με την περαιτέρω αύξηση των επιπέδων αναφοράς για τα ZLEV και να προστεθεί ένα «malus» (η μη τήρηση των επιπέδων αναφοράς για τα ZLEV θα έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερους στόχους CO₂) ή με την προώθηση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο πλαίσιο του μηχανισμού. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες επισημαίνουν ότι αν οι στόχοι είναι αρκετά υψηλοί, θα μπορέσουν να δείξουν ευελιξία όσον αφορά τις απαιτήσεις αυτές. Άλλες δείχνουν λίγο πολύ ικανοποιημένες από την πρόταση της Επιτροπής ή σημείωσαν ότι αν οι στόχοι είναι αρκετά υψηλοί, ίσως να μην χρειάζεται καν ο μηχανισμός.

- Αντίθετα, διάφορες αντιπροσωπίες ζήτησαν καθ' όλη τη διαδικασία να τεθούν φιλόδοξοι αλλά ρεαλιστικοί και επιτεύξιμοι στόχοι, λαμβανομένων επίσης υπόψη άλλων πτυχών, μεταξύ των οποίων οι θέσεις απασχόλησης, η ανταγωνιστικότητα και το κόστος για τους καταναλωτές. Οι αντιπροσωπίες αυτές θεωρούν ότι το κείμενο της Προεδρίας προχωρεί υπέρ το δέον, είτε επειδή το επίπεδο φιλοδοξίας όπως προτείνεται από την Επιτροπή είναι υπερβολικά υψηλό είτε επειδή η πρόταση της Επιτροπής είναι το μέγιστο που μπορούν να δεχθούν. Ορισμένες, ωστόσο, στηρίζουν την προτεινόμενη καλύτερη στάθμιση των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη. Γενικά αντιτίθενται στην προσθήκη ενός «malus» στον μηχανισμό παροχής κινήτρων για τα ZLEV.

14. Πέραν τούτου, διάφορες αντιπροσωπίες συνδέουν το ζήτημα της παραμέτρου χρηστικότητας της μάζας με το επίπεδο φιλοδοξίας και εξακολουθούν να επιθυμούν τη διαγραφή του (για ορισμένες αυτό αφορά μόνο τα αυτοκίνητα). Άλλες αντιτίθενται στη διαγραφή, στηρίζοντας την πρόταση της Επιτροπής και εκφράζοντας την άποψη ότι το ζήτημα της μάζας συνδέεται μάλλον με τον ανταγωνισμό μεταξύ κατασκευαστών.

Κάποιες αντιπροσωπίες επιμένουν στο αίτημά τους να παραταθεί η παρέκκλιση για τους εξειδικευμένους κατασκευαστές πέραν του 2025.

15. Επιπλέον, τέθηκαν μεταξύ άλλων τα παρακάτω ζητήματα:

- Μία αντιπροσωπία πρότεινε να συμπεριληφθεί εκ των προτέρων αξιολόγηση της θέσπισης επίσημου μηχανισμού ποσόστωσης των επιδόσεων εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών μεταξύ των κατασκευαστών οχημάτων στη ρήτρα επανεξέτασης.
- Ορισμένες αντιπροσωπίες επανέλαβαν πως είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τα δεδομένα από τους κατασκευαστές σχετικά με τις εκπομπές CO₂ είναι αντιπροσωπευτικά των εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες και δήλωσαν πρόθυμες να εξετάσουν τρόπους να γίνουν περαιτέρω βελτιώσεις.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

16. Το Συμβούλιο καλείται να επιλύσει τα ζητήματα που εκκρεμούν σχετικά με το επίπεδο φιλοδοξίας 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 διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο της συνηθούς νομοθετικής διαδικασίας.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)².

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

² Οι αλλαγές σε σχέση με το κείμενο της Επιτροπής επισημαίνονται με υπογράμμιση. Οι διαγραφές σημειώνονται με [...].

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ έχουν τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.
- (2) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2020, ώστε να εξασφαλιστεί η συνεκτική και αποτελεσματική μετάβαση σε συνέχεια της αναδιατύπωσης και κατάργησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011. Ωστόσο, τα πρότυπα επιδόσεων CO₂ και οι λεπτομέρειες για την επίτευξή τους όπως καθορίζονται στους εν λόγω κανονισμούς είναι σκόπιμο να διατηρηθούν αμετάβλητα έως το 2024.
- (3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»⁵ θέτει έναν φιλόδοξο στόχο: έως τα μέσα του αιώνα οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές θα πρέπει να έχουν μειωθεί κατά τουλάχιστον 60 % σε σχέση με το 1990, με σταθερά πτωτική πορεία προς το μηδέν. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Οι εκπομπές των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω μετά το 2020, ενώ η χρήση των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να διαδοθεί, ώστε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς έως το 2030.

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (COM(2016) 501 final).

- (4) Οι ανακοινώσεις της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση»⁶ και «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»⁷ υπογραμμίζουν ότι τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα, συμβάλλουν στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και προετοιμάζουν το έδαφος για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο.
- (5) Ο παρών κανονισμός προσφέρει σαφή λύση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών και συμβάλλει 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 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23-24 Οκτωβρίου 2014 και εγκρίθηκε ως εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη διάρκεια του Συμβουλίου Περιβάλλοντος που πραγματοποιήθηκε στις 6 Μαρτίου 2015.
- (6) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του τον Οκτώβριο του 2014 υιοθέτησε τον στόχο για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά 30 % συγκριτικά με το 2005 για τους τομείς οι οποίοι δεν ανήκουν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στους τομείς αυτούς μεγάλο ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις οδικές μεταφορές, των οποίων οι εκπομπές παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, θα αντισταθμιστούν οι μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους (COM(2017) 283 final).

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: «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» (COM(2017) 675 final).

- (6α) Η Συμφωνία των Παρισίων, μεταξύ άλλων, θέτει έναν μακροπρόθεσμο στόχο σύμφωνα με την επιδίωξη να συγκρατηθεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2°C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να διατηρηθεί στον 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, θα καταστούν αναγκαίες περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂, επίσης για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πέραν του 2030.
- (7) Στα συμπεράσματά του τον Οκτώβριο του 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 στις μεταφορές και μετά το 2020.
- (8) Η ενεργειακή απόδοση που συμβάλλει στον μετριασμό της ζήτησης είναι μία από τις πέντε αμοιβαίως ενισχυόμενες και στενά αλληλένδετες διαστάσεις [...] που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση»⁸ [...], προκειμένου οι καταναλωτές στην Ένωση να απολαμβάνουν ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια. Στην [...] ανακοίνωση αναφέρεται ότι, αν και όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να λάβουν μέτρα για να αυξήσουν την απόδοση της ενεργειακής τους κατανάλωσης, ο τομέας των μεταφορών διαθέτει τεράστιο δυναμικό ενεργειακής απόδοσης, το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί με τη συνεχή επικέντρωση στην αυστηροποίηση των προτύπων εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με ορίζοντα το 2030.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων: Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή (COM(2015) 80 final).

- (9) Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 που πραγματοποιήθηκε το 2015 ήταν ότι οι εν λόγω κανονισμοί είναι σκόπιμοι, χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από συνοχή και έχουν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών, ενώ παράλληλα είναι περισσότερο αποδοτικοί ως προς το κόστος από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την Ένωση, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων.
- (10) Επομένως, κρίνεται σκόπιμο η επίτευξη του σκοπού των εν λόγω κανονισμών να επιδιωχθεί με τον καθορισμό νέων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, που θα ισχύουν για το σύνολο του στόλου της ΕΕ, με χρονικό ορίζοντα το 2030. Για τον καθορισμό των επιπέδων μείωσης συνυπολογίστηκε η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά την αποδοτική ως προς το κόστος συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών για τους τομείς που καλύπτονται από τον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών [.../...] έως το 2030, το κόστος και η εξοικονόμηση που θα έχουν ως αποτέλεσμα για την κοινωνία, τους κατασκευαστές και τους χρήστες των οχημάτων, καθώς και οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους στην απασχόληση, στην ανταγωνιστικότητα και στην καινοτομία και τα παράλληλα οφέλη που δημιουργούνται σε επίπεδο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ενεργειακής ασφάλειας. [Δεδομένου ότι το μερίδιο της αγοράς και επομένως η συνολική συμβολή των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων είναι σημαντικά υψηλότερα από τα αντίστοιχα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, κρίνεται ενδεδειγμένη μια διαφοροποιημένη προσέγγιση μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.]

- (11) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, μια νέα διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου των ελαφρών οχημάτων, η διαδικασία εναρμονισμένων δοκιμών ελαφρών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο [Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure (WLTP)], όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151¹⁰, τέθηκε σε ισχύ το 2017. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου οι οποίες [...] προκύπτουν από [...] αυτήν τη διαδικασία δοκιμών είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο οι νέοι στόχοι για τις εκπομπές CO₂ να βασιστούν στις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται με βάση την εν λόγω διαδικασία δοκιμών. Δεδομένου, ωστόσο, ότι η μέτρηση των εκπομπών CO₂ με βάση τη διαδικασία WLTP θα είναι διαθέσιμη από το 2021 για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τους στόχους, είναι σκόπιμο τα νέα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές να οριστούν ως επίπεδα μείωσης που καθορίζονται σε σχέση με τον μέσο όρο των στόχων όσον αφορά τις ειδικές εκπομπές για το 2021 [...] που υπολογίζονται με βάση τις εκπομπές CO₂ που μετρώνται για τον σκοπό της δοκιμής εκπομπών WLTP. Για να διασφαλιστούν η αξιοπιστία και η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών που θα χρησιμοποιηθούν ως σημείο έναρξης για τον καθορισμό των επιπέδων μείωσης που θα εφαρμοστούν το 2025 και το 2030, οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση των μετρήσεων αυτών θα διευκρινιστούν στο πλαίσιο της εφαρμογής των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153¹¹.
- (12) Έχει δε σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε ενωσιακή κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους στην Ένωση .

⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

¹¹ Προς επικαιροποίηση μετά την έκδοση των εκτελεστικών κανονισμών.

- (13) Επομένως, τα επίπεδα μείωσης για όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν για το 2025 και για το 2030, με βάση τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη ο τομέας των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του 2030 για το κλίμα και την ενέργεια. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει, επίσης, έγκαιρα ένα σαφές μήνυμα στην αυτοκινητοβιομηχανία για να μην καθυστερήσει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές.
- (13α) Τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται σε νέα επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Όσον αφορά τον υφιστάμενο στόλο ελαφρών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μεταχειρισμένων οχημάτων, πρόσθετα μέτρα με σκοπό τη μείωση των εκπομπών μπορούν επίσης να ληφθούν, μεταξύ άλλων, σε εθνικό και σε ενωσιακό επίπεδο.
- (14) Παρά το γεγονός ότι η Ένωση βρίσκεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών αυτοκινούμενων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία στον τομέα αυτόν, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία αλλάζει με ταχείς ρυθμούς μέσα από τις νέες καινοτομίες στα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα. Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ένωση χρειάζεται ένα κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και ένα ιδιαίτερο κίνητρο για τα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, το οποίο να συμβάλει στη δημιουργία ευρείας εσωτερικής αγοράς και να υποστηρίζει την τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία.
- (15) Για να διευκολυνθεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να εισαχθεί ένας ειδικός μηχανισμός παροχής κινήτρων. Αυτός ο μηχανισμός επιβράβευσης θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προάγεται η εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης.
- (16) Ο καθορισμός [...] επιπέδων αναφοράς για το μερίδιο των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο της ΕΕ, σε συνδυασμό με έναν καλοσχεδιασμένο μηχανισμό για την προσαρμογή ενός ειδικού στόχου εκπομπών CO₂ για κάθε κατασκευαστή, ανάλογα με το μερίδιο οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο του κατασκευαστή, θα πρέπει να αποτελέσει ένα ισχυρό και αξιόπιστο μήνυμα για την ανάπτυξη και την εξάπλωση των οχημάτων αυτού του είδους, ενώ παράλληλα θα επιτρέψει να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης.

- (17) Κατά τον καθορισμό των πιστωτικών μορίων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, η σημασία των οχημάτων χαμηλών εκπομπών, ιδίως των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, για τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αναγνωρίζεται καταλλήλως κατά τον καθορισμό των πιστωτικών μορίων. Ο μηχανισμός προσαρμογής θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής που θα υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς θα επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών εκπομπών CO₂. Με σκοπό να εξασφαλιστεί μια ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να τεθούν όρια σχετικά με τη δυνατότητα προσαρμογής στο πλαίσιο του εν λόγω μηχανισμού. Έτσι θα δοθούν κίνητρα, που θα προάγουν την έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης και θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλά οφέλη για τους καταναλωτές, την ανταγωνιστικότητα και το περιβάλλον.
- (18) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, που θα λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των Ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων και θα αποφεύγουν κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών.
- (19) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO₂ θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των οχημάτων.
- Η διατήρηση της μάζας ως παραμέτρου χρηστικότητας κρίνεται ότι συνάδει με το υφιστάμενο καθεστώς. Για να ανταποκρίνεται καλύτερα στη μάζα των οχημάτων που κυκλοφορούν στον δρόμο, η εν λόγω παράμετρος θα πρέπει να αλλάξει με ισχύ από το 2025 από μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας σε μάζα δοκιμής του οχήματος, όπως καθορίζεται στη διαδικασία δοκιμών WLTP που θεσπίζεται βάσει του κανονισμού [...] (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (20) Η τροποποίηση των στόχων που ισχύουν για το σύνολο του στόλου της ΕΕ λόγω αλλαγών στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αποφευχθεί. Επομένως, οι αλλαγές στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται χωρίς καθυστέρηση στους υπολογισμούς του στόχου ειδικών εκπομπών και οι προσαρμογές στη μέση τιμή μάζας που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό θα πρέπει, κατά συνέπεια, να πραγματοποιούνται κάθε δύο χρόνια με ισχύ από το 2025.

(21) Προκειμένου οι προσπάθειες μείωσης των εκπομπών να κατανεμηθούν με ανταγωνιστικός ουδέτερο και δίκαιο τρόπο, ο οποίος να ανταποκρίνεται στην ποικιλομορφία της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, και ενόψει της μετάβασης από το 2021 στους στόχους ειδικών εκπομπών με βάση της διαδικασία WLTP, κρίνεται σκόπιμο να προσδιοριστεί η κλίση της καμπύλης οριακών τιμών με βάση τους στόχους ειδικών εκπομπών για όλα τα οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά το εν λόγω έτος και να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ μεταξύ 2021, 2025 και 2030, ώστε να εξασφαλιστεί ισότιμη προσπάθεια μείωσης των εκπομπών από όλους τους κατασκευαστές. Όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η ίδια προσέγγιση που ισχύει για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων θα πρέπει να ισχύει και για τους κατασκευαστές ελαφρότερων βαν που μετασκευάζονται από αυτοκίνητα, ενώ για τους κατασκευαστές οχημάτων που εμπίπτουν στις κατηγορίες βαρύτερων οχημάτων θα πρέπει να καθοριστεί υψηλότερη και σταθερή κλίση για το σύνολο της περιόδου στόχου.

(22) [...] Ο παρών κανονισμός [...] επιδιώκει να επιτευχθούν οι στόχοι του, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία [...] κινήτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία ώστε να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο παρών κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και προβλέπει έναν μηχανισμό ο οποίος θα πρέπει να είναι σε θέση να αναγνωρίζει τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις

Η εμπειρία δείχνει ότι οι οικολογικές καινοτομίες έχουν συμβάλει με επιτυχία στην αποδοτικότητα, από οικονομικής πλευράς, των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, καθώς και στην πραγματική μείωση των εκπομπών CO₂. Επομένως, η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί και το πεδίο εφαρμογής να επεκταθεί με σκοπό να δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού.

(23) Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια ισορροπία μεταξύ των κινήτρων που προσφέρονται για τη χρήση των οικολογικών καινοτομιών και των τεχνολογιών εκείνων για τις οποίες το αποτέλεσμα της μείωσης των εκπομπών αποδεικνύεται κατά την επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί ένα ανώτατο όριο για τις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και τις οποίες ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει υπόψη του με σκοπό τη συμμόρφωση με τον στόχο. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει το επίπεδο του ανώτατου ορίου, ιδίως, για να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των αλλαγών στην επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κρίνεται, επίσης, σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζονται οι εξοικονομήσεις για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον στόχο.

- (24) Η οδηγία 2007/46/EK καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με τον φορέα που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- (25) Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικών χρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK και κατά συνέπεια τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (26) Δεν κρίνεται σκόπιμη η χρήση της ίδιας μεθόδου προσδιορισμού των στόχων μείωσης των εκπομπών και για τους μεγάλους κατασκευαστές και για τους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής που θεωρούνται ανεξάρτητοι, βάσει των κριτηρίων που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Οι κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση για εναλλακτικούς στόχους μείωσης εκπομπών, ανάλογους προς τις τεχνολογικές δυνατότητες καθενός για μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα οχήματά του, και σύμφωνα προς τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τομέα της αγοράς.
- (27) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που έχει στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρησιμότητας του οχήματος, η μεγάλη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία παρέκκλισης και το οριακό όφελος που προκύπτει όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα που πωλούνται από τους εν λόγω κατασκευαστές, οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ετησίως εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του στόχου ειδικών εκπομπών και του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.
- Ωστόσο, αν ένας κατασκευαστής ο οποίος καλύπτεται από εξαίρεση παρ' όλ' αυτά υποβάλλει αίτηση για παρέκκλιση και του χορηγηθεί, κρίνεται σκόπιμο να απαιτείται από τον κατασκευαστή να συμμορφώνεται με τον στόχο της εν λόγω παρέκκλισης.

- (28) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων από τον στόχο των 95 g CO₂/km για τον στόλο σε εξειδικευμένους κατασκευαστές διασφαλίζει ότι η προσπάθεια μείωσης που απαιτείται από τους κατασκευαστές αυτούς συνάδει με εκείνη των κατασκευαστών με μεγάλο όγκο παραγωγής όσον αφορά τον εν λόγω στόχο. Ωστόσο, η εμπειρία δείχνει ότι οι εξειδικευμένοι κατασκευαστές έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους μεγάλους κατασκευαστές να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ και όσον αφορά τους στόχους που έχουν καθοριστεί από το 2025 και έπειτα, δεν κρίνεται σκόπιμο να γίνεται διάκριση μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών κατασκευαστών.
- (29) Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για όλα τα καινούργια αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση την ευθύνη των οποίων έχει ο κατασκευαστής, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανεξαρτήτως της μάζας ή άλλων χαρακτηριστικών τους. Καίτοι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 δεν διέπει τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που έχουν μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg και για τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού [...], δεν προβλέπεται επέκταση της έγκρισης τύπου, οι εκπομπές των οχημάτων αυτών θα πρέπει να μετρώνται με τις ίδιες διαδικασίες μέτρησης που ορίζονται για τα ελαφρά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ιδίως τις διαδικασίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008¹² της Επιτροπής και στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, και τις διαδικασίες συσχέτισης που θεσπίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ιδίως του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152¹³ της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής¹⁴. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ που προκύπτουν από τη μέτρηση θα πρέπει να αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος, ούτως ώστε να είναι δυνατό να περιληφθούν στο σύστημα παρακολούθησης.

¹² Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008, της 18 Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

¹³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

¹⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες ώστε να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμής, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 679). Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008, της 18 Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

¹⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

¹⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες

- (30) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ ολοκληρωμένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.
- (31) Θα πρέπει να εξεταστεί η ειδική κατάσταση των κατασκευαστών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων οι οποίοι παράγουν μη ολοκληρωμένα οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων. Παρόλο που οι εν λόγω κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των στόχων εκπομπών CO₂, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβλέπουν με εύλογη βεβαιότητα τις εκπομπές CO₂ των ολοκληρωμένων οχημάτων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι ανάγκες αυτές αντικατοπτρίζονται κατάλληλα στα μέτρα εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του κανονισμού [...] (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (32) Προκειμένου οι κατασκευαστές να διαθέτουν ευελιξία, έχουν το δικαίωμα να συμφωνήσουν στον σχηματισμό ομάδας, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις, με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας για τον σχηματισμό ομάδας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν ομάδα, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της ομάδας ως σύνολο δεν υπερβαίνουν τις ειδικές εκπομπές-στόχο για την ομάδα.
- (33) Η δυνατότητα των κατασκευαστών να σχηματίζουν ομάδες έχει αποδειχτεί πολύ αποδοτικός τρόπος ως προς το κόστος για την επίτευξη της συμμόρφωσης με τους στόχους εκπομπών CO₂, που διευκολύνει ιδιαίτερα τη συμμόρφωση εκείνων των κατασκευαστών που παράγουν περιορισμένο αριθμό οχημάτων. Για να μπορέσει να βελτιώσει την ανταγωνιστική ουδετερότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διευκρινίσει τους όρους υπό τους οποίους οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν ομάδες, ώστε να βρίσκονται σε ισότιμη θέση με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις.
- (34) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

- (35) Επίσης, είναι πολύ σημαντικό, για την επίτευξη της μείωσης των εκπομπών CO₂ που απαιτείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι εκπομπές των εν χρήσει οχημάτων να συμμορφώνονται με τις τιμές CO₂ που καθορίζονται κατά την έγκριση τύπου. Επομένως, θα πρέπει να επιτρέπεται στην Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη, κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών 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 οχημάτων.
- (36) Για να είναι σε θέση να λάβει τέτοιου είδους μέτρα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να εκπονεί και να εφαρμόζει διαδικασία επαλήθευσης της εν χρήσει συμμόρφωσης για τις εκπομπές CO₂ των ελαφρών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θα πρέπει να τροποποιηθεί.
- (37) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρώνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατυπωθεί σαφώς η ευθύνη που φέρουν οι αρμόδιες αρχές για την παροχή ορθών και πλήρων δεδομένων, καθώς και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής όσον αφορά την επίλυση θεμάτων ποιότητας των δεδομένων.
- (38) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

- (39) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που προβλέπει, κάθε εθνικό μέτρο που τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν κατά το άρθρο 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) δεν θα πρέπει να επιβάλλει επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.
- (40) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (41) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην πραγματικότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας επίσημων δοκιμών. Σύμφωνα με τη γνώμη του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών¹⁵ και τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία¹⁶, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των τιμών, που καθορίζονται σύμφωνα με [...] τη διαδικασία δοκιμών WLTP που θεσπίζεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων και την κατανάλωση ενέργειας. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των δεδομένων αυτών και ταυτόχρονα την προστασία τυχόν δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και, εφόσον είναι αναγκαίο, να καθορίζει τις αναγκαίες διαδικασίες για την ταυτοποίηση και τη συλλογή των δεδομένων που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων.

¹⁵ Ομάδα υψηλού επιπέδου επιστημονικών συμβούλων, επιστημονική γνώμη 1/2016 «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (Μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και σε συνθήκες δοκιμών στο εργαστήριο)

¹⁶ Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Απριλίου 2017, προς το Συμβούλιο και την Επιτροπή σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία (2016/2908(RSP))

- (42) Το 2024 προβλέπεται να επανεξεταστεί η πρόοδος που σημειώθηκε στο πλαίσιο [του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών και της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής]. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να αξιολογηθεί συνολικά η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού κατά το ίδιο έτος, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση των μέτρων που εφαρμόζονται δυνάμει όλων αυτών των πράξεων. Σε αυτήν την επανεξέταση, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να προσδιορίσει μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων. Κατά περίπτωση, η έκθεση σχετικά με την εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.
- (43) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να καταργηθούν με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020.
- (44) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες.
- [...] Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που αφορούν [...] τον προσδιορισμό των λεπτομερών προϋποθέσεων για τις ρυθμίσεις ομαδοποίησης, τις διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων με δεδομένα για τις μέσες εκπομπές καθώς και τις διαδικασίες με τις οποίες λαμβάνονται υπόψη αποκλίσεις που εντοπίζονται στις εκπομπές CO₂ οχημάτων κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή, τον προσδιορισμό των μέσων για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, τις διαδικασίες για την έγκριση καινοτόμων τεχνολογιών ή δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που επιτυγχάνουν εξοικονομήσεις CO₂, τα μέτρα που επιτρέπουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του κατά πόσο είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών οι τιμές των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης ενέργειας που καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμών WLTP, και [...] τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες προκειμένου να αποτυπώνεται οποιαδήποτε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂, θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.

¹⁷ 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) Για την τροποποίηση [...] μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), για την τροποποίηση των παραρτημάτων II και III όσον αφορά τις απαιτήσεις δεδομένων και τις παραμέτρους δεδομένων, [...], για την προσαρμογή των τιμών M₀ και T_{M0}, [...] και του ανώτατου ορίου των 7 g CO₂/km [...] όσον αφορά τις συνολικές συνεισφορές των καινοτόμων τεχνολογιών, και [...] για την προσαρμογή των τύπων [...] για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών προκειμένου να αποτυπώνεται η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών. Για τη συμπλήρωση μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ, για τη συμπλήρωση των κανόνων σχετικά με την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας όσον αφορά τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών για ορισμένους κατασκευαστές, σχετικά με το περιεχόμενο των αιτήσεων παρέκκλισης και σχετικά με το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂ όσον αφορά ορισμένους κατασκευαστές. 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 έργου¹⁸. 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.
- (47) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός απαιτήσεων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, [...] αλλά μπορεί μάλλον, 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,

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα προκειμένου να συμβάλει στην εκπλήρωση του στόχου της Ένωσης για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, [...] όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2018/... [κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών], καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων, και να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
2. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για τον συνολικό στόλο της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων αυτοκινήτων και ως στόχο για τον συνολικό στόλο της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
3. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση του 2007 της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο¹⁹.

¹⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 7ης Φεβρουαρίου 2017 – Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα (COM(2007) 19 final).

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για τον συνολικό στόλο της ΕΕ:
- α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.1·
 - β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.1·
5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι:
- α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση [...] [35 %] του μέσου όρου των στόχων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·
 - β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση 30 % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ακόλουθα μηχανοκίνητα οχήματα:
- α) κατηγορίας M₁ όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/EK («επιβατικά αυτοκίνητα»), τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Ένωσης («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»).

- β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα της κατηγορίας N₁ στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 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»).
2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός της Ένωσης που έγινε λιγότερο από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.
3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/EK.
4. Το άρθρο 4, το άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο 8 και το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) δεν ισχύουν για κατασκευαστή ο οποίος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, είναι υπεύθυνος για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή για λιγότερα από 1 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, εκτός εάν ο εν λόγω κατασκευαστής υποβάλει αίτηση παρέκκλισης η οποία εγκρίνεται, σύμφωνα με το άρθρο 10.

Άρθρο 3

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
- α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂»: αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
- β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK·

- γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: ελαφρό επαγγελματικό όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK·
- δ) «πλήρες όχημα»: οποιοδήποτε ελαφρό επαγγελματικό όχημα δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/EK·
- ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε ελαφρό επαγγελματικό όχημα χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια·
- στ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΚ κατά την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·
- ζ) «μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας»: η μάζα του επιβατικού αυτοκινήτου ή του ελαφρού επαγγελματικού οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα Ι σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·
- η) «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές CO₂ επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τους εκτελεστικούς κανονισμούς του και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO₂ (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, «ειδικές εκπομπές CO₂» είναι οι εκπομπές CO₂ που μετρώνται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ιδίως σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO₂ για τα οχήματα αυτά·

- θ) «αποτύπωμα»: το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στα τμήματα 2.1 και 2.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK.
- ι) «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή: ο ετήσιος στόχος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 10, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών.
- ια) «στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ»: οι μέσες εκπομπές CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να επιτευχθούν εντός συγκεκριμένης περιόδου.
- ιβ) «μάζα δοκιμής»: η μάζα δοκιμής επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.25 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.
- ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO₂/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
- ιδ) «ωφέλιμο φορτίο»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά επιτρεπτής μάζας έμφορτου οχήματος, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, και της μάζας του οχήματος.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «όμιλος συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ως «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» νοούνται:

- α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:
 - ι) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου· ή

- ii) την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση· ή
 - iii) το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·
- β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν επί του κατασκευαστή τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)·
- γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) έχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)·
- δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)·
- ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Άρθρο 4

Στόχοι ειδικών εκπομπών

1. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν τους ακόλουθους στόχους ειδικών εκπομπών:
- α) για το ημερολογιακό έτος 2020, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, ή με το παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους εγκρίνεται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή·

- β) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με τα σημεία 3 και 4 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι, κατά περίπτωση, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους εγκρίνεται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή και με το σημείο 5 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι·
- γ) για κάθε ημερολογιακό έτος, αρχής γενομένης από το 2025, τους στόχους ειδικών εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.3 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι.
2. Στην περίπτωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εάν οι ειδικές εκπομπές του ολοκληρωμένου οχήματος δεν είναι διαθέσιμες, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης χρησιμοποιεί τις ειδικές εκπομπές του οχήματος βάσης, για να προσδιορίσει τον δικό του μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂.
3. Για να καθοριστούν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:
- 95 % το 2020,
 - 100 % από το 2021 και στο εξής.

Άρθρο 5

Υπερμóρια για τον στόχο των 95 g CO₂/km

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 50 g CO₂/km υπολογίζεται ως:

2 επιβατικά αυτοκίνητα το 2020,

1,67 επιβατικά αυτοκίνητα το 2021,

1,33 επιβατικά αυτοκίνητα το 2022,

1 επιβατικό αυτοκίνητο από το 2023,

για το έτος κατά το οποίο έχει ταξινομηθεί την περίοδο από το 2020 έως το 2022, με την προϋπόθεση θέσπισης ανώτατου ορίου 7,5 g CO₂/km κατά την περίοδο αυτή για κάθε κατασκευαστή [...] όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

Ομαδοποίηση

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 10, δύνανται να σχηματίζουν ομάδα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν βάσει του άρθρου 4.
2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, και πρέπει να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους για το οποίο πρόκειται να ομαδοποιηθούν οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν ομάδα ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:
 - α) αναφέρονται οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ·
 - β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής της ομάδας, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για την ομάδα και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στην ομάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8·
 - γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της ομάδας θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β)·
 - δ) προσδιορίζεται η κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M₁ ή N₁, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.
3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της ομάδας δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.
4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής της ομάδας ή της οικονομικής του κατάστασης, στον βαθμό που αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών της ομάδας ή τη διάλυση της ομάδας .

5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς ομάδας με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικούς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της ομάδας . Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων ομάδων , όλα τα μέλη μιας ομάδας διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν την ομάδα , δεν μπορεί να υπάρξει κοινή χρήση δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση όσον αφορά:
- α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂·
 - β) τον στόχο ειδικών εκπομπών·
 - γ) τον συνολικό αριθμό ταξινομούμενων οχημάτων.
6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή εάν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.
7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα για την οποία έχουν ενημερώσει την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που υπέχουν δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και ομαδοποιήσεις θα καταγράφονται, θα αναφέρονται και θα καθίστανται διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 7 παράγραφος 4.
8. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίζει τις λεπτομερείς προϋποθέσεις που εφαρμόζονται στον διακανονισμό της ομάδας που συγκροτείται δυνάμει της παραγράφου 5 μέσω εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

Παρακολούθηση και αναφορά μέσω των εκπομπών

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και για κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτειά του σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος II και το μέρος Α του παραρτήματος III. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών ή των εισαγωγέων ή των αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 μετρώνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.
2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κάθε κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Α του παραρτήματος II και στο μέρος Α του παραρτήματος III σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τον μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Β του παραρτήματος II και στο μέρος Γ του παραρτήματος III.
3. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχουν συλλέξει κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.
4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις 30 Ιουνίου κάθε έτους υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:
 - α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - β) τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι' αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO₂.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 3 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, ορίζοντας το κράτος μέλος, σχετικά με το οποίο θεωρούν ότι υπήρξε σφάλμα.

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις 31 Οκτωβρίου είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

6. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή.

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν την ορθότητα και την πληρότητα των δεδομένων που διαβιβάζουν στην Επιτροπή και [...] παρέχουν ένα σημείο επαφής, το οποίο είναι διαθέσιμο για να ανταποκρίνεται ταχέως στα αιτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη διόρθωση λαθών και παραλείψεων στα διαβιβασθέντα σύνολα δεδομένων.

7. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής δεδομένων βάσει των παραγράφων 1 έως 7 και για την εφαρμογή του παραρτήματος II, μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 2.

- 7α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 με σκοπό την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων του παραρτήματος II και του παραρτήματος III.

8. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις τιμές που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο [άρθρο 11α] του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω αποκλίσεις κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή.

Η Επιτροπή [...] 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. Οι διαδικασίες αυτές θεσπίζονται μέσω εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

9. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M₂ και N₂, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Άρθρο 8

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ομάδα, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.
2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 EUR) × αριθμός των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά.

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

- «υπέρβαση εκπομπών»: ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή –λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 11– υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος αυτού για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλοποιημένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο, και
- «αριθμός οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά»: νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, μετρημένα ξεχωριστά, των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή ορίζει τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1, μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 2.
4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

Άρθρο 9

Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει με εκτελεστικές πράξεις κατάλογο όπου αναφέρονται:
 - α) για κάθε κατασκευαστή, ο οικείος στόχος ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - β) για κάθε κατασκευαστή, οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

- γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος·
 - δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος,
 - ε) η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020,
 - στ) η μέση μάζα δοκιμής για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
3. Στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 1, για τη δημοσίευση έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, αναφέρονται τα εξής:
- α) οι στόχοι σχετικά με τον συνολικό στόλο της ΕΕ για το 2025 και το 2030 που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5 οι οποίοι υπολογίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημεία 6.1.1 και 6.1.2·
 - β) οι τιμές για a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ και a₂₀₃₀ τις οποίες υπολόγισε η Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.2.

Άρθρο 10

Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

1. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δύναται να υποβάλει κατασκευαστής του οποίου τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 10 000 ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22 000 και ο οποίος:
 - α) δεν είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών· ή
 - β) είναι μέλος ομίλου κατασκευαστών ο οποίος είναι υπεύθυνος συνολικώς για λιγότερα από 10 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή 22 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος· ή
 - γ) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και το δικό του κέντρο σχεδιασμού.

2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο με δυνατότητα ανανέωσης. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:
 - α) την επωνυμία του κατασκευαστή και τον αρμόδιο επικοινωνίας με αυτόν·
 - β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1·
 - γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της δοκιμαστικής μάζας και των ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων· και

δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος.

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση.

4. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 4 δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 30 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.

Η αίτηση αυτή μπορεί να υποβληθεί από τον κατασκευαστή για λογαριασμό του ή για λογαριασμό του μαζί με τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις του. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:

- α) όλες τις πληροφορίες κατά την παράγραφο 2 στοιχεία α) και γ), ανωτέρω, περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, πληροφοριών για τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις·
- β) στόχο που συνιστά μείωση κατά 45 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007.

Εφόσον δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή για το έτος 2007, η Επιτροπή καθορίζει ισοδύναμο στόχο μείωσης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO₂ που έχουν χρησιμοποιηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα συγκρίσιμης μάζας και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος. Ο στόχος αυτός χρησιμοποιείται από τον αιτούντα για τους σκοπούς του στοιχείου β).

Η Επιτροπή χορηγεί παρέκκλιση στον κατασκευαστή, όταν αποδεδειγμένως τα κριτήρια παρέκκλισης της παρούσας παραγράφου έχουν τηρηθεί.

5. Κατασκευαστής υποκείμενος σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει το δικαίωμά του για παρέκκλιση.
6. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 κοινοποίηση είτε για άλλους λόγους, ότι κατασκευαστής δεν είναι πλέον επιλέξιμος για παρέκκλιση, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και απευθύνει σχετική κοινοποίηση στον κατασκευαστή.
7. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή τού επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 8.
8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂.

9. Η αίτηση παρέκκλισης η οποία περιλαμβάνει τις υποστηρικτικές πληροφορίες, καθώς και κάθε κοινοποίηση κατά την παράγραφο 5, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 6 και κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 7, καθώς και τα μέτρα που εκδίδονται κατά την παράγραφο 8, είναι διαθέσιμα στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰.

Άρθρο 11

Οικολογικές καινοτομίες

1. Κατόπιν αίτησης προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO₂ που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών («δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών»).

Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα.

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.

Η Επιτροπή ενδέχεται να προσαρμόσει το ανώτατο όριο με ισχύ από το 2025 και έπειτα προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις. Οι εν λόγω προσαρμογές πραγματοποιούνται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 15 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:

²⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

- α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξοικονόμηση CO₂ που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·
 - β) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO₂·
 - γ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην emπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂·
 - δ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην emπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 ή να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου. Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο αυτό δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού.
3. Προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας ή ως δέσμης καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση ενδεχόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης καινοτόμων τεχνολογιών που έχει ήδη εγκριθεί, η έκθεση σημειώνει αυτή την αλληλεπίδραση και η έκθεση εξακρίβωσης αξιολογεί σε ποιο βαθμό η εν λόγω αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.
4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

Εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση ενέργειας

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης ενέργειας που προσδιορίζονται [...] δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

2. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξασφαλίζει [...] ότι οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και την κατανάλωση ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διατίθενται ανά τακτά διαστήματα στην Επιτροπή, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2021, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης μεταφοράς δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:
 - α) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·
 - β) καύσιμο ή/και ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται·
 - γ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
 - δ) για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται και η διανυθείσα απόσταση όπως κατανέμονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τα δεδομένα που λαμβάνει προκειμένου να δημιουργήσει μια ανώνυμη και συγκεντρωτική βάση δεδομένων για τους σκοπούς της παραγράφου 1. Οι αριθμοί ταυτοποίησης οχήματος χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό της επεξεργασίας δεδομένων και δεν διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τον σκοπό αυτό.

3. Η Επιτροπή [...] θεσπίζει τη [...] λεπτομερή διαδικασία για τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται [...] στην παράγραφο 2 με εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

Άρθρο 13

Προσαρμογές τιμών M_0 και TM_0

1. Οι τιμές M_0 και TM_0 που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρη A και B προσαρμόζονται ως εξής:
 - α) έως τις 31 Οκτωβρίου 2020, η τιμή M_0 στο παράρτημα I μέρος A σημεία 1 έως 5 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη 2017, 2018, και 2019. Η εν λόγω νέα τιμή M_0 ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024,
 - β) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η τιμή M_0 στο παράρτημα I μέρος B σημεία 1 έως 5 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη 2019, 2020 και 2021. Η εν λόγω νέα τιμή M_0 εφαρμόζεται το 2024,
 - γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή TM_0 για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2021,
 - δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνεχεία ανά διετία, οι τιμές TM_0 στο παράρτημα I μέρη A και B προσαρμόζονται στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των δύο προηγούμενων ημερολογιακών ετών, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023. Η νέα αντίστοιχη τιμή TM_0 ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.
2. Η Επιτροπή, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θεσπίζει τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με το άρθρο 16.

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Το 2024 η Επιτροπή θα επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού [...], συμπεριλαμβανομένων της λειτουργίας του μηχανισμού παροχής κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθώς και άλλων πτυχών του παρόντος κανονισμού, και [...] θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης.
- 1α. Στην έκθεση [...] που αναφέρεται στην παράγραφο 1 [...] η Επιτροπή θα εξετάσει, μεταξύ άλλων, την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες που προσδιορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, την εξάπλωση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην ενωσιακή αγορά και την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους, [...] καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση. Η Επιτροπή θα προσδιορίσει επίσης μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει [...] σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων.
- 1β. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 θα συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, ιδίως διά της ενδεχόμενης εισαγωγής στόχων μείωσης των εκπομπών για την περίοδο από το 2040 και μετά όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.
2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες.

²¹ 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).

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει τις απαραίτητες παραμέτρους συσχέτισης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 15 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

3α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για να προσαρμόζει τους τύπους του παραρτήματος I, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει της [...] παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρηστικότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.

Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή [...] για την αλλαγή του κλίματος που έχει συσταθεί βάσει του [άρθρου 37] [του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. [...]] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²². Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν η επιτροπή δεν εκδίδει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

²² Κανονισμός (ΕΕ) [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης (ΕΕ L ...,...).

²³ 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).

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η προβλεπόμενη στο [...] άρθρο 7 παράγραφος 7α, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3α εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για [...] περίοδο έξι ετών από τις/την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των έξι ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν σχετικές αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο [...] άρθρο 7 παράγραφος 7α, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και [...] στο άρθρο 14 παράγραφος 3α 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 επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

3. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
4. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το [...] άρθρο 7 παράγραφος 7a, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 2 και το [...] άρθρο 14 παράγραφος 3a αρχίζουν να ισχύουν μόνο εφόσον δεν προβληθεί καμία αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορήσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 17

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Το ακόλουθο άρθρο 11α παρεμβάλλεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007:

«Άρθρο 11α

Συμμόρφωση εν χρήσει σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμων

1. Με την επιφύλαξη της έκδοσης και της έναρξης ισχύος των διαδικασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, οι αρχές έγκρισης τύπου, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα, ελέγχουν ότι τα οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, και για τον σκοπό αυτό τους χορηγείται έγκριση τύπου, συμμορφώνονται με τις τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης.
2. Η Επιτροπή εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2, για να προσδιορίσει τις διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης εν χρήσει των ελαφρών οχημάτων όσον αφορά τις πιστοποιημένες τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων.»

Άρθρο 18

Κατάργηση

Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Οι παραπομπές στους καταργούμενους κανονισμούς νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΡΟΣ Α.ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, υπολογίζονται, με τον τύπο:

$$\text{Ειδική εκπομπή CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

M	=	μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.

3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$
$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$WLTP_{CO_2}$	είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 ²⁴ της Επιτροπής και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO ₂ που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.
$NEDC_{CO_2}$	είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1153 ²⁵ της Επιτροπής και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO ₂ που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.
$NEDC_{2020target}$	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2 του παρόντος παραρτήματος.

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = WLTP_{\text{reference target}} + a [(M\theta - M_0) - (M\theta_{2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

²⁵ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

όπου:

$WLTP_{reference\ target}$ είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

a είναι 0,0333·

$M\theta$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων κατά το έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·

M_0 Είναι 1379,88 το 2021, και ως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α) για την περίοδο 2022, 2023 και 2024·

$M_{\theta 2020}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2020}$ είναι 1379,88

5. Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση όσον αφορά στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC το 2021, ο κατά παρέκκλιση στόχος βάσει της WLTP υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Κατά παρέκκλιση στόχος}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) \cdot WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

όπου:

$WLTP_{CO_2}$ είναι ως ορίζεται στο σημείο 3·

$NEDC_{CO_2}$ είναι ως ορίζεται στο σημείο 3·

$NEDC_{2021target}$ είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₂₁

Ο στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων ταξινομημένων αυτοκινήτων, των τιμών αναφοράς₂₀₂₁ που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς₂₀₂₁ καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

τιμή αναφοράς₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2,measured}$

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\theta 2021} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

όπου

$WLTP_{CO_2,measured}$ είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO₂ συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου ταξινομημένου το 2020 όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7 (α)(1)(β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

$NEDC_{2020target}$ και $NEDC_{CO_2}$ είναι όπως ορίζονται στο σημείο 3.

$M_{\theta 2021}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων ταξινομημένων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg):

M_0 είναι 1379,88²⁶

$a, M_{\theta 2020}, M_{0,2020}$ είναι όπως ορίζονται στο σημείο 4.

6.1. Στόχοι για όλο τον στόλο οχημάτων της EE για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της 2025 = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₂₁ · (1 - συντελεστή μείωσης₂₀₂₅)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₂₁ [...] όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₂₅ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α)

²⁶ επίσης ως έχει στο σημείο 4.

6.1.2. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της 2030 = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 - συντελεστή μείωσης₂₀₃₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ [...] όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₃₀ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α)

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.2.1. 2025 έως 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1

a₂₀₂₅

είναι

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

όπου

a₂₀₂₁

είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε μεμονωμένου οχήματος στον στόλο της ΕΕ το 2021

μέσες εκπομπές₂₀₂₁

είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4

TM

είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

TM₀

είναι η τιμή όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

6.2.2. 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2

a₂₀₃₀ είναι $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

όπου

a₂₀₂₁ είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε μεμονωμένου οχήματος στον στόλο της EE το 2021

μέσες εκπομπές₂₀₂₁

είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4

TM

είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

TM₀

είναι η τιμή όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

6.3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά

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 για την περίοδο 2025 έως 2029 και με το σημείο 6.2.2 για την περίοδο 2030 και μετά

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 ταξινομημένων επιβατικών αυτοκινήτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x

είναι 15% κατά τα έτη 2025 έως 2029 και [...] [35] % [...] από το 2030 και μετά.

ΜΕΡΟΣ Β. ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Το 2020 οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, προσδιορίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ειδικές εκπομπές CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

M	=	μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0.096.

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ για κάθε καινούργιο ελαφρύ εμπορικό όχημα ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.

3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO₂ που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO₂ που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2 του παρόντος παραρτήματος.

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·
a	είναι 0,096·
M_{θ}	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ταξινομημένων ελαφρών εμπορικών οχημάτων κατά το έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·
M_0	είναι 1 766,4 το 2020 και, για την περίοδο 2021, 2022 και 2023, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, και, για το 2024, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού·
$M_{\theta 2020}$	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ταξινομημένων ελαφρών εμπορικών οχημάτων το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·
$M_{0,2020}$	είναι 1 766,4.

5. Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση όσον αφορά στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC το 2021, ο κατά παρέκκλιση στόχος βάσει της WLTP υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Κατά παρέκκλιση στόχος}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	είναι το $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	είναι το $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁

Ο στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων ταξινομημένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, των τιμών αναφοράς₂₀₂₁ που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς₂₀₂₁ καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

τιμή αναφοράς₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, measured}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\theta 2021} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_0, 2020)]$$

όπου

$WLTP_{CO_2, measured}$

είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO₂ συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος ταξινομημένου το 2020 όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7 (α)(1)(β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152:

$NEDC_{2020target}$ και $NEDC_{CO_2}$

είναι όπως ορίζονται στο σημείο 3:

$M_{\theta 2021}$

είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ταξινομημένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg):

M_0

είναι η τιμή M_0 όπως ορίζεται στο σημείο 4 για το έτος 2021:

a, $M_{\theta 2020}$, $M_0, 2020$

είναι όπως ορίζονται στο σημείο 4.

6.1. Οι στόχοι για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της 2025 = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 - συντελεστή μείωσης₂₀₂₅)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ [...] όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₂₅ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β)

6.1.2. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της 2030 = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 - συντελεστή μείωσης₂₀₃₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ [...] όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₃₀ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β)

6.2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά

6.2.1. 2025 έως 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ + α · (TM-TM₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1

α είναι α₂₀₂₅, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή είναι μικρότερη ή ίση από TM₀ καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και α₂₀₂₁, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ),

όπου

α₂₀₂₅ είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

α₂₀₂₁ είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου ταξινομημένου οχήματος στον στόλο της ΕΕ το 2021

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4

TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

TM₀ είναι η τιμή όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

6.2.2. 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

όπου

Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της EE₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2

α

είναι a₂₀₃₀, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή είναι μικρότερη ή ίση από TM₀ καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και a₂₀₂₁, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ),

όπου

a₂₀₃₀ είναι $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a₂₀₂₁

είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου ταξινομημένου οχήματος στον στόλο της EE το 2021

μέσες εκπομπές₂₀₂₁

είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4

TM

είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ταξινομημένων οχημάτων του κατασκευαστή κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

TM₀

είναι η τιμή όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.3.1. Από το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – (θ_{targets} – Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της₂₀₂₅)) · συντελεστής ZLEV

όπου

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.1.

θ_{targets}

είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ταξινομηθέντων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν 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 ταξινομηθέντων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{\text{specific}}$ σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

είναι 15%

6.3.2. Από το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – (θ_{targets} – Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της₂₀₃₀)) · συντελεστής ZLEV

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 ταξινομηθέντων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.2

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 ταξινομηθέντων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{\text{specific}}$ σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

είναι 30%

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΜΕΡΟΣ Α — Συλλογή δεδομένων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καθορισμός των πληροφοριών παρακολούθησης των εκπομπών CO₂

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται ως όχημα M1 στην επικράτειά τους:

- α) κατασκευαστής·
- β) αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του·
- γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοση (εφόσον συντρέχει σχετική περίπτωση)·
- δ) μάρκα και εμπορική ονομασία·
- ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- στ) συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων·
- ζ) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- η) οι ειδικές εκπομπές CO₂ (NEDC και WLTP)·
- θ) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- ι) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- ια) κυβισμός κινητήρα·
- ιβ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- ιγ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·
- ιδ) μέγιστη καθαρή ισχύς·
- ιε) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
- ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·
- ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο σημείο 3.2.8 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153·
- ιη) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·

- ιθ) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος·
- κ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλες τις παραμέτρους που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, όπως ορίζεται στον μορφότυπο του μέρους Β τμήμα 2.

2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε επιβατικού αυτοκινήτου. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τη βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον τη μετρηθείσα τιμή κατά την ανάλωση αερίου.
3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:
- α) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου·
 - β) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έλαβαν επιμέρους έγκριση·
 - γ) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έλαβαν εθνική έγκριση σε μικρές σειρές.

ΜΕΡΟΣ Β — Μορφότυπος για τη διαβίβαση των δεδομένων

Για κάθε έτος, τα κράτη μέλη αναφέρουν με τους ακόλουθους μορφότυπους τις πληροφορίες που ορίζονται στο μέρος Α σημεία 1 και 3:

Τμήμα 1 – Συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης

Κράτος μέλος ²⁷	
Έτος	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που εγκρίθηκαν μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έλαβαν εθνική έγκριση σε μικρές σειρές	

²⁷ Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

Τμήμα 2 — Λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα
α)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους ¹
β)	Αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του
γ)	Είδος
	Παραλλαγή
	Έκδοση
δ)	Μάρκα και εμπορική ονομασία
ε)	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος
στ)	Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων
ζ)	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας
η)	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει του NEDC έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 εκτός από τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 για τα οποία η τιμή NEDC καθορίζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153
	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει της WLTP
θ)	Βάση τροχών
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1)
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2)

ι)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ια)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)
ιβ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιγ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει του NEDC έως το 2020 συμπεριλαμβανομένου
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιδ)	Μέγιστη καθαρή ισχύς
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
ιθ)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
κ)	Ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση

Σημειώσεις:

¹ Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων σε μικρές σειρές (NSS) ή των μεμονωμένων εγκρίσεων (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA», κατά περίπτωση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

A. Συλλογή δεδομένων για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και προσδιορισμός των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂

I. Λεπτομερή στοιχεία

1.1. Πλήρη οχήματα ταξινομημένα ως N₁

Στην περίπτωση των πλήρων οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ και έχουν ταξινομηθεί ως N₁, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται για πρώτη φορά στην επικράτειά τους:

- α) κατασκευαστής·
- β) αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του·
- γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοσή του·
- δ) μάρκα·
- ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- στ) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- ζ) οι ειδικές εκπομπές CO₂ (NEDC και WLTP)·
- η) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- θ) τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος·
- ι) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- ια) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- ιβ) κυβισμός κινητήρα·
- ιγ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- ιδ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·

ιε) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·

ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·

ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο σημείο 3.2.8 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152·

ιη) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.0 του παραρτήματος XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

ιθ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλες τις παραμέτρους που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, όπως ορίζεται στον μορφότυπο του μέρους Γ τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2. Οχήματα εγκεκριμένα με διαδικασία πολλαπλών σταδίων και ταξινομημένα ως N₁

Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων που έχουν ταξινομηθεί ως N₁, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

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

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

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο τμήμα 2 του μέρους Γ χρησιμοποιείται για τα ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N₁.

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

2. Τα λεπτομερή στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τη βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον τη μετρηθείσα τιμή κατά την ανάλυση αερίου.

3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:
- α) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ·
 - β) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων, εφόσον είναι διαθέσιμος·
 - γ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα·
 - δ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται σε εθνικό επίπεδο σε μικρές σειρές.

B. Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

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

1. Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

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

2. Ολοκληρωμένα οχήματα

Σε οχήματα πολλαπλών σταδίων, οι ειδικές εκπομπές CO₂ ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Για να διασφαλισθεί η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO₂, ενεργειακής απόδοσης και μάζας των ολοκληρωμένων οχημάτων, χωρίς να επιβαρυνθεί υπερβολικά ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης, η Επιτροπή θα παρουσιάσει συγκεκριμένη διαδικασία παρακολούθησης και κατά περίπτωση θα προβεί στις αναγκαίες τροποποιήσεις της σχετικής νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου.

Με την επιφύλαξη του ότι, για τον σκοπό του υπολογισμού του στόχου του 2020 σύμφωνα με το σημείο 2 του μέρους Β του παραρτήματος Ι, η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα λαμβάνεται από το μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος, όταν η τιμή της μάζας δεν μπορεί να προσδιοριστεί, για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

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

Γ. Μορφότευποι για τη διαβίβαση των στοιχείων

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

<i>Τμήμα 1 — Συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης</i>	
Κράτος μέλος ²⁸	
Έτος	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται σε εθνικό επίπεδο σε μικρές σειρές	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων (εφόσον είναι διαθέσιμος)	

²⁸ Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

Τμήμα 2 — Λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα

Αναφορά στο τμήμα 1.1 του μέρους Α	Λεπτομερή στοιχεία κατά ταξινομούμενο όχημα ⁽¹⁾
α)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ ⁽²⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΠΛΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ/ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ ⁽³⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ ⁽³⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους ⁽²⁾
β)	Αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του
γ)	Είδος
	Παραλλαγή
	Έκδοση
δ)	Μάρκα
ε)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
στ)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
ζ)	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) τιμή NEDC έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020
	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει της WLTP
η)	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ
	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ/ΠΛΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ
θ) ⁽⁴⁾	Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος

ι)	Βάση τροχών
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1)
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2)
ια)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ιβ)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)
ιγ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιδ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ NEDC λόγω καινοτόμου/-ων τεχνολογίας/-ιών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
ιθ)	ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση
Σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK ²⁹	Εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα (κατά περίπτωση για οχήματα πολλαπλών σταδίων)

²⁹ Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης μπορεί να αντικατασταθούν από την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που προσδιορίζεται στα στοιχεία της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK.

Σημειώσεις:

- (1) Αν, στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, δεν μπορούν να παρασχεθούν στοιχεία για το όχημα βάσης, το κράτος μέλος παρέχει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που προσδιορίζονται στον παρόντα μορφότυπο για το ολοκληρωμένο όχημα.
- (2) Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων σε μικρές σειρές (NSS) ή των μεμονωμένων εγκρίσεων (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA» κατά περίπτωση.
- (3) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων αναφέρεται ο κατασκευαστής του (ημιτελούς/πλήρους) οχήματος βάσης. Αν ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης δεν είναι διαθέσιμος, αναφέρεται μόνον ο κατασκευαστής του ολοκληρωμένου οχήματος.
- (4) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, αναφέρεται η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης.
- (5) Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης μπορεί να αντικατασταθούν από την εξ' ορισμού προστιθέμενη μάζα που προσδιορίζεται στα στοιχεία της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Καταργούμενοι κανονισμοί με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών τους

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 397/2013 της Επιτροπής	(ΕΕ L 120 της 1.5.2013, σ. 4)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 333/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 103 της 5.4.2014, σ. 15)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/6 της Επιτροπής	(ΕΕ L 003 της 7.1.2015, σ. 1) (ΕΕ L 221 της 26.8.2017, σ. 4)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1502 της Επιτροπής	
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 205/2012 της Επιτροπής	(ΕΕ L 072 της 10.3.2012, σ. 2)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 253/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 084 της 20.3.2014, σ. 38)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2014 της Επιτροπής	(ΕΕ L 121 της 24.4.2014, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/748 της Επιτροπής	(ΕΕ L 113 της 29.4.2017, σ. 9) (ΕΕ L 219 της 25.8.2017, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1499 της Επιτροπής	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 1 τρίτο εδάφιο	–	Άρθρο 1 παράγραφος 3
–	–	Άρθρο 1 παράγραφος 4
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
–	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)	–
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία η) και θ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία η) και θ)
–	–	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία ι), ια) και ιβ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ια)	–	–
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 1	–	–

–	–	Άρθρο 4 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
–	–	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)
–	Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)
–	–	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
–	Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 3
Άρθρο 5	Άρθρο 5	–
Άρθρο 5α	–	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6	–
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)
–	–	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 6
Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 6 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο

Άρθρο 8 παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο	–	Άρθρο 7 παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 6	–
Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 8 παράγραφος 7	–
Άρθρο 8 παράγραφος 7	–	Άρθρο 7 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο
–	–	Άρθρο 7 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο
–	Άρθρο 8 παράγραφος 8	–
Άρθρο 8 παράγραφος 8	–	–
Άρθρο 8 παράγραφος 9	Άρθρο 8 παράγραφος 9	Άρθρο 7 παράγραφος 7
–	–	Άρθρο 7 παράγραφος 8
–	Άρθρο 8 παράγραφος 10	Άρθρο 7 παράγραφος 9
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 8 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	–
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 8 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση

Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ), δ) και ε)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ), δ) και ε)	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ), δ) και ε)
–	–	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 9 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, εισαγωγική φράση
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)	–	–
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 11 παράγραφος 4	Άρθρο 10 παράγραφος 5
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 10 παράγραφος 6
Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 10 παράγραφος 7
Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 10 παράγραφος 8
Άρθρο 11 παράγραφος 9	Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 10 παράγραφος 9
Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	–	Άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο

Άρθρο 12 παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο
–	–	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφος 4
–	–	Άρθρο 12 παράγραφος 1
–	–	Άρθρο 12 παράγραφος 2
–	–	Άρθρο 12 παράγραφος 3
Άρθρο 13 παράγραφος 1	–	–
–	–	Άρθρο 13, τίτλος
–	–	Άρθρο 13 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 13 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	–	Άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α)
–	Άρθρο 13 παράγραφος 2	Άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο β)
–	–	Άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)
Άρθρο 13 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	–	–
Άρθρο 13 παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο	–	Άρθρο 13 παράγραφος 2
–	Άρθρο 13 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1
–	Άρθρο 13 παράγραφος 4	–
–	Άρθρο 13 παράγραφος 5	–
Άρθρο 13 παράγραφος 3	Άρθρο 13 παράγραφος 6	Άρθρο 14 παράγραφος 2
Άρθρο 13 παράγραφος 4	–	–
Άρθρο 13 παράγραφος 5	–	–

Άρθρο 13 παράγραφος 6	Άρθρο 13 παράγραφος 3	–
Άρθρο 13 παράγραφος 7	–	Άρθρο 14 παράγραφος 3
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 15 παράγραφος 2
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 15 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφος 3	Άρθρο 16 παράγραφος 1
Άρθρο 14α παράγραφος 2	Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 14α παράγραφος 3	Άρθρο 16	Άρθρο 16 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2	–
Άρθρο 14α παράγραφος 5	Άρθρο 17	–
–	–	Άρθρο 17
Άρθρο 15	–	Άρθρο 17
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 18
Παράρτημα Ι	–	Παράρτημα Ι, Μέρος Α
–	Παράρτημα Ι	Παράρτημα Ι, Μέρος Β
Παράρτημα ΙΙ, Μέρος Α	–	Παράρτημα ΙΙ, Μέρος Α
Παράρτημα ΙΙ, Μέρος Β	–	–
Παράρτημα ΙΙ, Μέρος Γ	–	Παράρτημα ΙΙ, μέρος Β
–	Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ
–	–	Παράρτημα ΙV
–	–	Παράρτημα V