



Βρυξέλλες, 10 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)

14217/17

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	9 Νοεμβρίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2017) 676 final
Θέμα:	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 όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO ₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2017) 676 final.

σνημμ.: COM(2017) 676 final

Βρυξέλλες, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 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 όσον αφορά τις εκπομπές, 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)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ΕΕ, καθώς παρέχει εργασία σε περισσότερα από 12 εκατομμύρια άτομα στους κλάδους της κατασκευής, των πωλήσεων, της συντήρησης και των μεταφορών. Η ενωσιακή αυτοκινητοβιομηχανία, ως μέρος της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας, διέρχεται, επί του παρόντος, περίοδο θεμελιώδους μετασχηματισμού. Η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση μεταβάλλουν τις παραδοσιακές διαδικασίες κατασκευής. Η καινοτομία στις διατάξεις ηλεκτροκίνησης, η αυτόνομη οδήγηση και τα συνδεδεμένα οχήματα συνιστούν μείζονες προκλήσεις, οι οποίες μπορεί να μεταμορφώσουν εκ βάθρων τον συγκεκριμένο κλάδο. Επιπλέον, το μερίδιο της ενωσιακής αγοράς αυτοκινήτων στις παγκόσμιες πωλήσεις μειώθηκε την τελευταία δεκαετία από το ένα τρίτο περίπου στο περίπου 20 %, γεγονός που ώθησε ακόμη περισσότερο την ενωσιακή βιομηχανία να αναζητήσει νέες αγορές.

Μετά τη συμφωνία του Παρισιού¹, η παγκόσμια κοινότητα δεσμεύτηκε να μεταβεί σε μια οικονομία με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές. Πλέον, πολλές χώρες εφαρμόζουν πολιτικές για μεταφορές με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές, καθώς και πρότυπα για τα οχήματα, συχνά σε συνδυασμό με μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Μέχρι σήμερα, τα πρότυπα που ίσχυαν στην Ευρώπη για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά αποτελούσαν ουσιώδες μέσο άσκησης πίεσης προκειμένου να προωθηθεί η καινοτομία και να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Σήμερα, όμως, καθώς δεν έχουν θεσπιστεί αυστηρότερα πρότυπα για την περίοδο μετά το 2020, η ΕΕ κινδυνεύει να απολέσει την πρωτοκαθεδρία της στον τομέα της τεχνολογίας, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα μηδενικών/χαμηλών εκπομπών, αφού οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα και η Κίνα σημειώνουν ταχύτατη πρόοδο.

Η Κίνα μόλις επέβαλε στους κατασκευαστές αυτοκινήτων υποχρεωτικές ποσοστώσεις για τα οχήματα μηδενικών/χαμηλών εκπομπών από το 2019 και μετά. Στις ΗΠΑ, η Καλιφόρνια και άλλες εννέα πολιτείες έχουν θεσπίσει με επιτυχία κανονιστική πράξη με σκοπό να αυξηθούν οι πωλήσεις οχημάτων μηδενικών/χαμηλών εκπομπών. Προς επίρρωση της στρατηγικής σημασίας που έχουν τα οχήματα μηδενικών/χαμηλών εκπομπών για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, πολυάριθμες πρόσφατες ανακοινώσεις προαναγγέλλουν ότι το μερίδιο των πωλήσεων ηλεκτροκινούμενων οχημάτων παγκοσμίως θα αυξηθεί σημαντικά κατά τα προσεχή έτη. Η ενωσιακή αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να ηγηθεί αυτών των νέων τεχνολογιών σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως ηγείται ήδη στις συμβατικές τεχνολογίες οχημάτων.

Οι καταναλωτές στην ΕΕ, λόγω του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, δεν επωφελούνται από πιθανή εξοικονόμηση καυσίμων. Σύμφωνα με την αξιολόγηση των ισχυόντων κανονισμών για τις εκπομπές CO₂, η εξοικονόμηση καυσίμων που επιτυγχάνεται μέσω των προτύπων για το CO₂ αντισταθμίζει σημαντικά το επιπλέον κόστος αγοράς, αλλά η εξοικονόμηση δαπανών για καύσιμα κατά τη διάρκεια ζωής υπήρξε μικρότερη από την αναμενόμενη, πρωτίστως λόγω της διευρυνόμενης απόκλισης που παρουσιάζουν οι επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές κατά τον κύκλο δοκιμών και τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες. Εάν το «χάσμα των εκπομπών» μειωθεί και οι τεχνολογίες που καθιστούν εφικτή την εξοικονόμηση καυσίμων σε

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

πραγματικές συνθήκες χρησιμοποιηθούν στα νέα οχήματα, τότε τα οφέλη για τους καταναλωτές θα είναι ακόμα μεγαλύτερα.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»², η οποία δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2016, θέτει έναν φιλόδοξο στόχο: έως το 2050 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 θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Επίσης, η εν λόγω στρατηγική καθιστούσε σαφές ότι η κατασκευή οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αυξηθεί, προκειμένου να αποκτήσει αξιόλογο μερίδιο αγοράς μέχρι το 2030, και έθετε την ΕΕ σε απαρέγκλιτη μακροπρόθεσμη πορεία προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Αρχικά, η στρατηγική εφαρμόστηκε με την ανακοίνωση που εκδόθηκε τον Μάιο του 2017 και είχε τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»³. Η εν λόγω ανακοίνωση καθιστά σαφές ότι στόχος της ΕΕ είναι να εξασφαλιστεί ότι στην Ευρώπη θα αναπτύσσονται, θα προσφέρονται και θα κατασκευάζονται βέλτιστες λύσεις, εξοπλισμός και οχήματα συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, καθώς και ότι θα υπάρχουν οι πλέον σύγχρονες υποδομές για την υποστήριξη τους. Η ανακοίνωση τονίζει ότι η ΕΕ πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση των κυοφορούμενων αλλαγών στην αυτοκινητοβιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο, βασιζόμενη στην καθοριστική πρόοδο που έχει ήδη συντελεστεί.

Τα ισχύοντα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έως το 2020/21 έχουν συμβάλει στη σημαντική μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα⁴. Ωστόσο, οι πολιτικές που εφαρμόζονται επί του παρόντος δεν αναμένεται ότι θα μειώσουν επαρκώς τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ώστε να επιτευχθεί ο ενωσιακός στόχος για μείωση των εκπομπών έως το 2030 κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με το 1990. Το 2015 οι οδικές μεταφορές ευθύνονταν για το 22 % των ενωσιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, παρουσιάζοντας σταθερή αύξηση από το 1990. Το 2015 τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά παρήγαγαν το 73 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονταν από τις οδικές μεταφορές.

Παρά το γεγονός ότι ο τομέας των μεταφορών έχει μειώσει σημαντικά τις εκπομπές ρύπων στην ΕΕ κατά τις τελευταίες δεκαετίες, παραμένει η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών NO_x. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών δεν συμβάλλουν μόνο στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τις οδικές μεταφορές, αλλά παρέχουν επίσης οφέλη με τη μορφή μεταφορών απαλλαγμένων από εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων.

Η παρούσα πρόταση καθορίζει οικονομικά αποδοτικούς στόχους όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ από νέα ελαφρά οχήματα έως το 2030, σε συνδυασμό μ' έναν ειδικό μηχανισμό παροχής κινήτρων για αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών/χαμηλών

² COM(2016) 501 final.

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), «Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles» (αξιολόγηση των κανονισμών 443/2009 και 510/2011 σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα): διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

εκπομπών. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι η ενωσιακή αυτοκινητοβιομηχανία θα διατηρήσει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία της και, επομένως, θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της και θα τονώσει την απασχόληση. Επίσης, θα μειώσει το κόστος της κατανάλωσης καυσίμων για τους καταναλωτές. Ταυτόχρονα, θα συμβάλλει στην υλοποίηση των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών/χαμηλών εκπομπών θα συμβάλει κυρίως στη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα του αέρα προς όφελος της δημόσιας υγείας. Συμπληρώνει τις προσπάθειες που καταβάλλονται ήδη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν την ποιότητα του αέρα σε αστικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Ειδικότερα, θα δώσει ένα σαφές στίγμα και θα εξασφαλίσει προβλεψιμότητα, ώστε η συγκεκριμένη βιομηχανία να προβεί σε επενδύσεις, να τονώσει την απασχόληση και να προωθήσει την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, θα επιταχύνει την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών/χαμηλών εκπομπών και την ανάπτυξη αποδοτικών από πλευράς καυσίμων τεχνολογιών στην ΕΕ και, ως εκ τούτου, θα αποτελέσει τη βάση για να διατηρηθεί η επιτυχία της ενωσιακής αυτοκινητοβιομηχανίας στις παγκόσμιες αγορές. Με την υποστήριξη των απαραίτητων συνοδευτικών μέτρων σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, αναμένεται ότι θα πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε υποδομές φόρτισης.

Νέοι ειδικοί μηχανισμοί διακυβέρνησης θα εξασφαλίζουν ότι οι τιμές των εκπομπών CO₂ και οι τιμές της κατανάλωσης καυσίμου θα παραμένουν αντιπροσωπευτικές των τιμών που βρίσκουν οι καταναλωτές στον δρόμο. Η πρόταση μεριμνά επίσης ώστε οι προσπάθειες να καταβάλλονται εξίσου απ' όλους τους κατασκευαστές.

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται σε μια ευρύτερη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, η οποία περιλαμβάνει ενέργειες από την πλευρά της ζήτησης προς στήριξη των μέτρων της παρούσας πρότασης που αφορούν την πλευρά της προσφοράς. Η οδηγία 2009/33/EK σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών αποσκοπεί στην τόνωση της αγοράς τέτοιων οχημάτων. Η προτεινόμενη τροποποίηση εξασφαλίζει ότι η οδηγία καλύπτει όλες τις σχετικές πρακτικές στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, παρέχει σαφείς, μακροπρόθεσμες ενδείξεις για την αγορά, και οι διατάξεις της είναι απλουστευμένες και αποτελεσματικές στη χρήση. Αναμένεται ότι θα βελτιώσει τη συμβολή του τομέα των μεταφορών στη μείωση των εκπομπών CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων, καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και στην ανάπτυξη του τομέα.

Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων προβλέπει τη θέσπιση κοινών προτύπων στην εσωτερική αγορά και απαιτήσεων για κατάλληλες ελάχιστες υποδομές, οι οποίες θα πρέπει να αναπτυχθούν μέσω των εθνικών πλαισίων πολιτικής, καθώς και την ενημέρωση των καταναλωτών όσον αφορά τη συμβατότητα των καυσίμων και των οχημάτων. Το σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων παρουσιάζει αδρομερώς ένα σύνολο συστάσεων για να ενισχυθεί η εφαρμογή των εθνικών πλαισίων πολιτικής βάσει της οδηγίας και να βελτιωθούν ο σχεδιασμός και η χρηματοδότηση διαλειτουργικών υποδομών καυσίμων.

Η πρωτοβουλία για τις μπαταρίες αναμένεται ότι θα συμβάλει στη δημιουργία μιας πλήρους αξιακής αλυσίδας για την ανάπτυξη και την παραγωγή μπαταριών στην ΕΕ.

Επιπλέον, το πρώτο εξάμηνο του 2018, η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει τους στόχους για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα νέα βαρέα οχήματα.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου που έχει θέσει η στρατηγική-πλαίσιο για την Ενεργειακή Ένωση⁵: να πραγματοποιηθεί η μετάβαση σε μια ασφαλή, ανταγωνιστική και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών οικονομία. Θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030, όπως είναι ο στόχος για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο εσωτερικό της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε τομείς εκτός του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ), στους οποίους περιλαμβάνονται οι οδικές μεταφορές, θα πρέπει να ανέρχεται, έως το 2030, τουλάχιστον σε 30 % σε σύγκριση με το 2005. Η Επιτροπή έχει προτείνει στα κράτη μέλη στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου έως το 2030 στο πλαίσιο του κανονισμού περί επιμερισμού των προσπαθειών⁶, που καλύπτει τους τομείς εκτός ΣΕΔΕ. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά οχήματα για την περίοδο μετά το 2020 θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους εν λόγω στόχους.

Επιπλέον, το ΣΕΔΕ, ως ακρογωνιαίος λίθος της ενωσιακής πολιτικής για το κλίμα, συμβάλλει στην απαλλαγή του τομέα της παραγωγής ενέργειας από τις ανθρακούχες εκπομπές, κάτι που θα έχει όλο και μεγαλύτερο ρόλο στον τομέα των οδικών μεταφορών, όταν θα αυξηθεί το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο και το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» έχουν παράσχει συνολική χρηματοδότηση ύψους άνω του 1,5 δισ. ευρώ για την υποστήριξη της έρευνας και ανάπτυξης μπαταριών, εναλλακτικών καυσίμων και κάθε πτυχής του εξηλεκτρισμού των οχημάτων.

Η πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή το 2016 για την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED II)⁷ αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στα καύσιμα με την επιβολή της ενωσιακής υποχρέωσης στους προμηθευτές καυσίμων να έχουν εξασφαλίσει έως το 2030 ελάχιστο μερίδιο καυσίμων χαμηλών εκπομπών και ανανεώσιμων καυσίμων τουλάχιστον 6,8 %, συμπεριλαμβανομένων της ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και των προηγμένων βιοκαυσίμων.

Η προτεινόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για το ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας προβλέπει τέλη με βάση τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές, κάτι που θα καθιστά δυνατή την επιβράβευση των πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων και την παροχή κινήτρων για την ανανέωση του στόλου οχημάτων⁸.

⁵ COM(2015) 80 final.

⁶ Πρόταση κανονισμού για τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030 για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση και την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και άλλων πληροφοριών που αφορούν την κλιματική αλλαγή [COM(2016) 482 final].

⁷ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αναδιατύπωση) [COM(2016) 767 final].

⁸ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής [COM(2017) 275 final].

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Όπως υπογραμμίστηκε στην ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική⁹ που εγκρίθηκε πρόσφατα, μια σύγχρονη και ανταγωνιστική αυτοκινητοβιομηχανία έχει κομβικό ρόλο στην οικονομία της ΕΕ. Ωστόσο, για να μπορέσει ο συγκεκριμένος τομέας να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία του σε θέματα τεχνολογίας και να μεγαλοουργήσει στις παγκόσμιες αγορές, θα πρέπει να επιταχύνει τη μετάβασή του σε πιο βιώσιμες τεχνολογίες και σε νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Μόνο έτσι θα εξασφαλιστεί ότι η Ευρώπη θα έχει την πιο ανταγωνιστική, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία από το 2030 και μετά.

Επιπλέον, η πρωτοβουλία της Επιτροπής «Σχέδιο στρατηγικής για την τομεακή συνεργασία σχετικά με τις δεξιότητες»¹⁰, η οποία άρχισε να υλοποιείται τον Μάιο του 2016, περιλαμβάνει την αυτοκινητοβιομηχανία στους στοχευόμενους τομείς της πρότασης. Η εν λόγω πρωτοβουλία παρέχει τη δυνατότητα, στο πλαίσιο των αιτήσεων έργων, να έρθουν σε επαφή σημαντικοί ενδιαφερόμενοι από τους κοινωνικούς εταίρους, ώστε να προσδιορίσουν τις προκλήσεις όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και τις δεξιότητες, σε συνδυασμό με την εφαρμογή κατάλληλα προσαρμοσμένων στρατηγικών σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 191 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: τη διατήρηση, την προστασία και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος· την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έχουν θεσπιστεί σε ενωσιακό επίπεδο από το 2009 και το 2011 αντίστοιχα, με τον καθορισμό στόχων έως το 2020/21. Αν δεν ληφθούν περαιτέρω μέτρα σε επίπεδο ΕΕ στον εν λόγω τομέα, η επιπλέον ουσιαστική μείωση των εκπομπών CO₂ από νέα ελαφρά οχήματα θα είναι πιθανώς μικρή, όπως συνέβη στην ΕΕ κατά την περίοδο 1995-2006 για τα αυτοκίνητα. Ωστόσο, εξακολουθεί να αναμένεται κάποια μείωση των εκπομπών μετά το 2021, λόγω της συνεχιζόμενης ανανέωσης του υπάρχοντος στόλου αυτοκινήτων και ημιφορτηγών, που πληροί τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για το 2020/21. Παρόλα αυτά, δεδομένου ότι η δραστηριότητα των μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω, η συνολική μείωση των εκπομπών CO₂ δεν θα είναι αρκετή ώστε να επιτευχθεί ο στόχος για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 και να υλοποιηθούν οι δεσμεύσεις στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού.

Η ανάληψη ενωσιακής δράσης δικαιολογείται τόσο λόγω των διασυνοριακών επιπτώσεων που έχει η κλιματική αλλαγή όσο και εξαιτίας της ανάγκης να διασφαλιστεί η ενιαία αγορά οχημάτων. Εάν δεν ληφθούν μέτρα σε επίπεδο ΕΕ, υπάρχει ο κίνδυνος η μείωση των

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα να συντελεστεί μέσω μιας σειράς εθνικών συστημάτων. Σ' αυτή την περίπτωση, θα προέκυπταν διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας και διαφορετικές παράμετροι σχεδιασμού, που θα απαιτούσαν ένα φάσμα τεχνολογικών επιλογών και διαμορφώσεων των οχημάτων, που θα περιόριζαν τις οικονομίες κλίμακας. Οι πρωτοβουλίες που λαμβάνονται αποκλειστικά σε εθνικό και τοπικό επίπεδο είναι πιθανό να αποβούν λιγότερο αποτελεσματικές, καθώς κινδυνεύουν να μην είναι συνεκτικές, με αποτέλεσμα τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς.

Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων κατέχουν διαφορετικά μερίδια αγοράς στα διάφορα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, επηρεάζονται διαφορετικά από τις εθνικές νομοθεσίες που θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Αυτό θα αύξανε το κόστος συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές και, εξαιτίας του κατακερματισμού της ευρωπαϊκής αγοράς, θα αποδυνάμωνε το κίνητρο για τον σχεδιασμό αποδοτικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών από πλευράς καυσίμων.

Το επιπλέον κόστος που θα προέκυπτε από την απουσία κοινών προτύπων και κοινών τεχνικών λύσεων θα βάρυνε τόσο τους προμηθευτές εξαρτημάτων όσο και τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Ωστόσο, αυτοί θα μετακύλιαν τελικά το κόστος στους καταναλωτές, οι οποίοι θα έρχονταν αντιμέτωποι με υψηλότερες δαπάνες οχημάτων για το ίδιο επίπεδο μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου χωρίς συντονισμένη ενωσιακή δράση.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, επειδή δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των καθοριζόμενων στόχων. Η πρόταση καθορίζει νέα πρότυπα με οικονομικά αποδοτικό τρόπο για να επιτευχθεί η απαιτούμενη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, με βάση το συμφωνηθέν πλαίσιο της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030, και παράλληλα διασφαλίζει τον δίκαιο επιμερισμό των προσπαθειών μεταξύ των κατασκευαστών.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση αποτελεί αναδιατύπωση δύο ισχυόντων κανονισμών, ο κανονισμός είναι η μόνη ενδεδειγμένη νομική πράξη.

Στην προκειμένη περίπτωση, η τεχνική της αναδιατύπωσης καθιστά εφικτή τη συγχώνευση των δύο παρόμοιων —σε μεγάλο βαθμό— προηγούμενων κανονισμών σε ενιαίο νομοθετικό κείμενο, το οποίο εισάγει τις επιθυμητές τροποποιήσεις, κωδικοποιεί τις τροποποιήσεις αυτές με τις αμετάβλητες διατάξεις των προηγούμενων πράξεων και καταργεί τις εν λόγω πράξεις. Ο προτεινόμενος κανονισμός αναδιατύπωσης ευθυγραμμίζεται με τη δέσμευση που έχει αναλάβει η Επιτροπή στο πλαίσιο της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας¹¹.

¹¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας

Στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT) διενεργήθηκε εκτενής αξιολόγηση των ισχυόντων κανονισμών. Η αξιολόγηση ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2015, και η τελική έκθεση των συμβούλων έχει δημοσιευθεί¹².

Η έκθεση αξιολόγησης εξέτασε τους κανονισμούς με βάση τους στόχους που είχαν καθοριστεί στην αρχική νομοθεσία. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι κανονισμοί εξακολουθούν να 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 απ' ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την ΕΕ, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων.

Τα κυριότερα συμπεράσματα της αξιολόγησης ήταν τα εξής:

- Οι κανονισμοί εξακολουθούν να είναι σκόπιμοι και θα διατηρήσουν τη σκοπιμότητά τους και μετά το 2020.
- Οι κανονισμοί κατάφεραν να μειώσουν τις εκπομπές CO₂ με μεγαλύτερη επιτυχία απ' ό,τι οι προηγούμενες εθελοντικές συμφωνίες με την αυτοκινητοβιομηχανία.
- Μετά την εισαγωγή του κανονισμού για τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά οχήματα επιτεύχθηκε μείωση των εκπομπών του σωλήνα εξαγωγής, η οποία είναι πιθανό να οφείλεται κατά 65-85 % στον εν λόγω κανονισμό. Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ο κανονισμός συμβάλλει σημαντικά στην επιτάχυνση της μείωσης των εκπομπών.
- Ο αντίκτυπος στην ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία φαίνεται ότι είναι, σε γενικές γραμμές, θετικός, χωρίς σημάδια στρέβλωσης του ανταγωνισμού.
- Η έκθεση αξιολόγησης επισήμανε τις ακόλουθες αδυναμίες:
 - Ο κύκλος δοκιμών NEDC δεν αντικατοπτρίζει επαρκώς τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες και διαπιστώνεται αυξανόμενη απόκλιση μεταξύ των επιδόσεων κατά τον κύκλο δοκιμών και των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η οποία έχει συρρικνώσει τα οφέλη των κανονισμών.
 - Οι κανονισμοί δεν εξετάζουν τις εκπομπές που προέρχονται από την παραγωγή καυσίμων ή συνδέονται με την παραγωγή και διάθεση οχημάτων.

¹² Ricardo-AEA and TEPR (2015), «Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles» (αξιολόγηση των κανονισμών 443/2009 και 510/2011 σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα): διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Ορισμένα στοιχεία των κανονισμών τα οποία αφορούν τον σχεδιασμό (λεπτομέρειες) είναι πιθανό να είχαν επηρεάσει την αποτελεσματικότητα των κανονισμών. Ειδικότερα, η χρήση της μάζας ως παραμέτρου χρηστικότητας ποινικοποιεί τη μείωση της μάζας ως επιλογή για τη μείωση των εκπομπών.
- Οι κανονισμοί έχουν παραγάγει καθαρά οικονομικά οφέλη για την κοινωνία.
- Το κόστος για τους κατασκευαστές ήταν πολύ χαμηλότερο από το αρχικά προβλεπόμενο, καθώς οι τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών έχουν αποδειχθεί, κατά κανόνα, λιγότερο δαπανηρές από ό,τι αναμενόταν.
- Η εξοικονόμηση δαπανών για καύσιμα κατά τη διάρκεια ζωής υπερβαίνει το αρχικό κόστος κατασκευής, αλλά ήταν χαμηλότερη από την αναμενόμενη, κυρίως λόγω της αυξανόμενης απόκλισης μεταξύ των επιδόσεων ως προς τις εκπομπές κατά τον κύκλο δοκιμών και σε πραγματικές συνθήκες.
- Οι κανονισμοί είναι σε μεγάλο βαθμό συνεκτικοί τόσο εσωτερικά όσο και μεταξύ τους.
- Οι διατάξεις που δυνητικά αποδυναμώνουν τους κανονισμούς, αν και με περιορισμένες επιπτώσεις, είναι η παρέκκλιση για εξειδικευμένους κατασκευαστές, τα πιστωτικά υπερμόρια και η περίοδος σταδιακής εφαρμογής (αυτοκίνητα).
- Η εναρμόνιση της αγοράς είναι η πλέον νευραλγική πτυχή της προστιθέμενης αξίας της ΕΕ, και είναι απίθανο η μη συντονισμένη δράση να ήταν εξίσου αποτελεσματική. Οι κανονισμοί εξασφαλίζουν κοινές απαιτήσεις, γεγονός που ελαχιστοποιεί το κόστος για τους κατασκευαστές, και παρέχουν ρυθμιστική ασφάλεια.
- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη των ενδιαφερομένων με τους ακόλουθους τρόπους:

- δημόσια διαδικτυακή διαβούλευση μεταξύ 20 Ιουλίου και 28 Οκτωβρίου 2016·
- ημερίδα εργασίας με τους ενδιαφερομένους (24 Μαρτίου 2017), κατά την οποία παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης·
- ημερίδα εργασίας με τους ενδιαφερομένους, αφιερωμένη στις θέσεις απασχόλησης και τις δεξιότητες (26 Ιουνίου 2017)·
- συνεδριάσεις με τις οικείες ενώσεις του κλάδου που εκπροσωπούν κατασκευαστές αυτοκινήτων, προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, καθώς και προμηθευτές καυσίμων·
- διμερείς συναντήσεις με τις αρχές των κρατών μελών, τους κατασκευαστές οχημάτων, τους προμηθευτές, τους κοινωνικούς εταίρους και τις ΜΚΟ·
- έγγραφα θέσης που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη ή τα κράτη μέλη.

Συνοπτική παρουσίαση της διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους παρατίθεται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης επιπτώσεων της παρούσας πρότασης.

Τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους μπορούν να συνοψιστούν ως εξής: Ως προς τα επίπεδα-στόχους, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων και ημιφορτηγών στηρίζουν, γενικά, λιγότερο φιλόδοξα επίπεδα για το 2030 απ' ό,τι οι ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών, καθώς και οι οργανώσεις καταναλωτών, οι οποίες τάσσονται υπέρ πιο φιλόδοξων επιπέδων τόσο για το 2025 όσο και για το 2030. Ως προς τον επιμερισμό των προσπαθειών, οι κατασκευαστές υποστηρίζουν μια καμπύλη οριακών τιμών που να βασίζεται στη μάζα, ενώ οι ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών, καθώς και οι οργανώσεις καταναλωτών προτιμούν το αποτύπωμα ως παράμετρο χρηστικότητας. Ενώ η αυτοκινητοβιομηχανία τάσσεται, ως επί το πλείστον, κατά της εντολής για οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών, οι παραγωγοί μπαταριών και ηλεκτρικής ενέργειας, οι επενδυτές υποδομών, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις που αντιμετωπίζουν προβλήματα με την ποιότητα του αέρα, καθώς και οι περισσότερες ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών ζητούν να εφαρμοστεί μια τέτοια προσέγγιση. Οι οργανώσεις καταναλωτών τηρούν ουδέτερη στάση όσον αφορά τα κίνητρα για οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε στοιχεία από την αξιολόγηση των ισχυόντων κανονισμών¹³.

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η έκθεση για την εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε ειδικό σύνολο καμπυλών κόστους, που καλύπτουν ευρύ φάσμα των σύγχρονων τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, καθώς και μια ακολουθία μοντέλων. Αναπτύχθηκε μια σειρά σεναρίων με βάση το μοντέλο PRIMES-TREMOVE, τα οποία προβλέπουν την εξέλιξη του τομέα των οδικών μεταφορών. Η ανάλυση αυτή συμπληρώθηκε με την εφαρμογή άλλων εργαλείων μοντελοποίησης, όπως το GEM-E3 και το E3ME (για τις μακροοικονομικές επιπτώσεις) και το μοντέλο DIONE του Κοινού Κέντρου Ερευνών (ΚΚΕρ), με χαρακτηριστικά που αναπτύχθηκαν πρόσφατα για την εκτίμηση των επιπτώσεων σε επίπεδο κατασκευαστή (κατηγορία).

Τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλα χαρακτηριστικά του στόλου των νέων ελαφρών οχημάτων προέρχονται από τα δεδομένα ετήσιας παρακολούθησης που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη και συλλέγονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), σύμφωνα με τους κανονισμούς 443/2009 και 510/2011 σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά οχήματα.

Εκτός από τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους, συγκεντρώθηκαν περαιτέρω πληροφορίες μέσω διαφόρων υποστηρικτικών μελετών που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς αναδόχους και εξετάζουν τα εξής:

- τις διαθέσιμες τεχνολογίες που μπορούν να αναπτυχθούν στο σχετικό χρονικό διάστημα προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από νέα ελαφρά οχήματα, καθώς και την αποτελεσματικότητα και το κόστος αυτών των τεχνολογιών·

¹³ Ricardo-AEA and TEPR (2015), «Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles» (αξιολόγηση των κανονισμών 443/2009 και 510/2011 σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα): διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- τα στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας και την απασχόληση·
- το διευρυνόμενο χάσμα μεταξύ των εκπομπών κατά τις δοκιμές και σε πραγματικές συνθήκες, καθώς και τους παράγοντες που συμβάλλουν σ' αυτό·
- τον αντίκτυπο που έχουν οι διαφορετικές κανονιστικές προσεγγίσεις, μέθοδοι μέτρησης και πιθανά σχεδιαστικά στοιχεία (λεπτομέρειες)·
- τις επιπτώσεις στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ρύπων.

Κατάλογος των μελετών παρατίθεται στο παράρτημα 1 της εκτίμησης επιπτώσεων της παρούσας πρότασης.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση καταρτίστηκε και συντάχθηκε σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, και η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις στις 13 Οκτωβρίου 2017.

Στην τελική έκδοση συμπεριελήφθησαν οι βελτιώσεις που προτάθηκαν από την επιτροπή. Οι βελτιώσεις αφορούν τα εξής: 1) περιγραφή της διασύνδεσης με άλλες ενωσιακές πρωτοβουλίες πολιτικής, ιδίως με τις ευρύτερες δέσμες μέτρων για την κινητικότητα που υπέβαλε η Επιτροπή· 2) επεξήγηση των βασικών σημείων συμφοράς που εμποδίζουν την επέκταση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και περιγραφή του τρόπου με τον οποίο ο προτεινόμενος κανονισμός θα συμβάλει στην αντιμετώπισή τους· 3) αποσαφήνιση του προβλήματος ανταγωνιστικότητας της ενωσιακής βιομηχανίας, ιδίως όσον αφορά τον κίνδυνο να απολέσει η ΕΕ την πρωτοκαθεδρία της στον τομέα της τεχνολογίας, και προσδιορισμός του τρόπου με τον οποίο ο προτεινόμενος κανονισμός μπορεί να το αντιμετωπίσει· 4) εντοπισμό των βασικών αντισταθμίσεων για την πολιτική απόφαση· 5) αξιολόγηση του κανονιστικού φόρτου και του περιθωρίου απλούστευσης.

Επιλογές πολιτικής

Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων κατατάσσονται σε πέντε βασικά στοιχεία, τα οποία πρόκειται να επιλύσουν τα διαπιστωθέντα προβλήματα και να επιτύχουν τους στόχους πολιτικής.

1) Στόχοι (επίπεδο, χρονοδιάγραμμα και σύστημα μέτρησης)

Για την περίοδο έως το 2030 αξιολογήθηκαν διαφορετικά επίπεδα-στόχοι —μείωση από 10 % έως 40 % το 2030 σε σύγκριση με τον ενωσιακό μέσο στόχο για το 2021 όσον αφορά τον στόλο αυτοκινήτων και τον στόχο του 2020 για τα ημιφορτηγά. Εξετάστηκαν επίσης δύο επιλογές που αντανάκλουν τα επίπεδα-στόχους που επισημάνθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τις οποίες η Επιτροπή δεσμεύθηκε να αξιολογήσει κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων του 2014.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των στόχων, στις επιλογές που εξετάστηκαν περιλαμβανόταν ο καθορισμός ενός στόχου μόνο για το 2030, ο καθορισμός στόχων για το 2025 και το 2030, καθώς και ο καθορισμός ετήσιων στόχων για κάθε έτος της περιόδου 2022-2030. Όσον αφορά το σύστημα μέτρησης με το οποίο θα εκφραστεί ο στόχος, στις επιλογές

που εξετάστηκαν περιλαμβανόταν η προσέγγιση που ακολουθείται επί του παρόντος και βασίζεται σε εκπομπές του σωλήνα εξαγωγής («από τη δεξαμενή στον τροχό»), καθώς και εναλλακτικές επιλογές («από τη γεώτρηση στον τροχό», «ενσωματωμένες εκπομπές», «διορθωτικός συντελεστής διανυθέντων χιλιομέτρων»).

Η προτιμώμενη επιλογή για τα επίπεδα-στόχους είναι να καθοριστούν νέοι στόχοι για τις εκπομπές CO₂ για τον συνολικό στόλο της ΕΕ, σύμφωνα με τους οποίους θα πρέπει να συντελεστεί μείωση κατά 30 % έως το 2030 σε σύγκριση με τους στόχους για το 2021, τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά.

Η προτιμώμενη επιλογή για το σύστημα μέτρησης όσον αφορά τον στόχο για τις εκπομπές είναι να διατηρηθεί η προσέγγιση «από τη δεξαμενή στον τροχό» και να καθοριστούν οι στόχοι σε g CO₂/km για τον σταθμισμένο με βάση τις πωλήσεις μέσο όρο του στόλου, επειδή η συγκεκριμένη προσέγγιση συμβαδίζει πλήρως με άλλα μέσα πολιτικής και επειδή η αλλαγή του συστήματος μέτρησης δεν θα είχε αποφέρει σημαντικά οφέλη. Η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των στόχων είναι να τεθούν νέοι στόχοι για τις εκπομπές CO₂ αυτοκινήτων και ημιφορτηγών από το 2025 και αυστηρότεροι στόχοι από το 2030 και μετά, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η απαιτούμενη σωρευτική μείωση των εκπομπών CO₂ θα έχει επιτευχθεί έως το 2030, ώστε να υλοποιηθούν οι στόχοι που έχουν καθορισθεί στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Επίσης, η προσέγγιση αυτή θα στείλει εξ αρχής ένα σαφές μήνυμα για επενδύσεις σε οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών.

2) Επιμερισμός των προσπαθειών

Βάσει των ισχυόντων κανονισμών, χρησιμοποιείται οριακή τιμή για τον καθορισμό των στόχων εκπομπών για κάθε κατασκευαστή, αρχής γενομένης από τους στόχους για τον στόλο οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ. Αυτή η γραμμική καμπύλη καθορίζει τη σχέση μεταξύ των εκπομπών CO₂ και της μάζας του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων, εκτός από την προσέγγιση που ακολουθείται επί του παρόντος, εξετάστηκαν οι εξής επιλογές: μεταβολή της κλίσης της οριακής τιμής· χρήση άλλης παραμέτρου χρηστικότητας (π.χ. αποτύπωμα)· μη χρήση παραμέτρου χρηστικότητας (ίδια μείωση ή ίδιος στόχος για όλους τους κατασκευαστές).

Η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά την κατανομή των στόχων για τον στόλο οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ μεταξύ των μεμονωμένων κατασκευαστών από το 2025 και μετά είναι να χρησιμοποιείται μια καμπύλη οριακών τιμών, ενώ οι ειδικοί στόχοι του κατασκευαστή θα εξαρτώνται από τη μέση μάζα δοκιμής WLTP του οχήματος και η/οι κλίση/-εις της καμπύλης θα εξασφαλίζει/-ουν ισοδύναμη προσπάθεια μείωσης μεταξύ των κατασκευαστών.

3) Κίνητρα για οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών (ορισμοί και είδη κινήτρων)

Η εκτίμηση επιπτώσεων, χρησιμοποιώντας διαφορετικούς ορισμούς για τα οχήματα χαμηλών εκπομπών, εξέτασε δύο διαφορετικά είδη ειδικών κινήτρων για τα οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών.

- *Δεσμευτική εντολή:* Θα απαιτείται το ίδιο μερίδιο οχημάτων χαμηλών/μηδενικών εκπομπών από όλους τους κατασκευαστές.

- *Σύστημα επιβράβευσης:* Το συγκεκριμένο κίνητρο θα λαμβάνει υπόψη το μερίδιο του κατασκευαστή σε οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών κατά τον καθορισμό του ειδικού στόχου του όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Οι κατασκευαστές που θα υπερβαίνουν ένα ορισμένο επίπεδο αναφοράς οχημάτων χαμηλών/μηδενικών εκπομπών θα επιβραβεύονται με λιγότερο αυστηρό στόχο για τις εκπομπές CO₂.

Για κάθε έναν από τους δύο τύπους εξετάστηκαν διαφορετικές εντολές ή διαφορετικά επίπεδα αναφοράς.

Η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για οχήματα χαμηλών/μηδενικών εκπομπών είναι το σύστημα επιβράβευσης.

4) Στοιχεία για οικονομικά αποδοτική εφαρμογή

Αξιολογήθηκαν διάφορα στοιχεία που επιτρέπουν την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή. Σ' αυτά περιλαμβάνονται μέτρα που προβλέπονταν ήδη στους ισχύοντες κανονισμούς, όπως οι οικολογικές καινοτομίες, η ομαδοποίηση και οι παρεκκλίσεις. Επιπλέον, εξετάστηκαν νέα στοιχεία, όπως οι συναλλαγές, η τραπεζική αποταμίευση και ο δανεισμός.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι να διατηρηθούν οι διατάξεις για την οικολογική καινοτομία και, παράλληλα, να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής στα συστήματα κλιματισμού και να καταστεί δυνατή η αναθεώρηση του ανώτατου ορίου των 7 g/km, να διατηρηθούν οι διατάξεις για την ομαδοποίηση και, ταυτόχρονα, να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο οι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν ανοικτές ομάδες, να μην εισάγεται η δυνατότητα για εμπορία, τραπεζική αποταμίευση ή δανεισμό πιστωτικών μορίων CO₂ και να αρθεί η δυνατότητα των κατασκευαστών αυτοκινήτων να λαμβάνουν παρέκκλιση «εξειδίκευσης».

5) Διακυβέρνηση

Στην πραγματικότητα, η αποτελεσματικότητα των στόχων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ εξαρτάται, αφενός, από την αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας δοκιμής ως προς τις μέσες πραγματικές συνθήκες οδήγησης και, αφετέρου, από τον βαθμό στον οποίο τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τα οχήματα αναφοράς που υποβάλλονται σε έλεγχο κατά την έγκριση τύπου. Σ' αυτό το πλαίσιο, η σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μετά την έρευνα για τις μετρήσεις των εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία επισήμανε ότι οι μηχανισμοί εποπτείας της αγοράς είναι καθοριστικής σημασίας για τη διατήρηση ενός αξιόπιστου και φερέγγυου συστήματος.

Με βάση τα στοιχεία αυτά, και σύμφωνα με τις συστάσεις του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών (ΜΕΣ), εξετάστηκαν διάφορες εναλλακτικές επιλογές. Η πρώτη επιλογή ήταν η συλλογή, η δημοσίευση και η παρακολούθηση των στοιχείων για την κατανάλωση καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες, με βάση την υποχρέωση των κατασκευαστών να εγκαταστήσουν τυποποιημένες «συσκευές μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμων» στα νέα οχήματα μέσω της νομοθεσίας έγκρισης τύπου. Η δεύτερη επιλογή αφορούσε τα μέτρα εποπτείας της αγοράς και εξετάστηκε σε συνάρτηση με τη συμμόρφωση της παραγωγής και τους ελέγχους της συμμόρφωσης εν χρήσει.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή ώστε i) να επιτρέψει τη συλλογή, τη δημοσίευση και την παρακολούθηση των στοιχείων για την κατανάλωση καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες και να θεσπίσει την υποχρέωση αναφοράς των αποκλίσεων σε συνδυασμό με διορθωτικό μηχανισμό και ii) σε περίπτωση που διαπιστωθούν

αποκλίσεις, να διορθώσει τις δηλωθείσες τιμές εκπομπών CO₂ μέσω βελτιωμένης επιτήρησης της αγοράς.

Στοιχεία παραπομπής στη συνοπτική παρουσίαση της εκτίμησης επιπτώσεων: SWD(2017) 650.

Στοιχεία παραπομπής στη γνωμοδότηση της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου: SEC(2017) 476.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η πρόταση, ευθυγραμμιζόμενη με τη δέσμευση της Επιτροπής για βελτίωση της νομοθεσίας, καταρτίστηκε χωρίς αποκλεισμούς, με γνώμονα τη διαφάνεια και τη συνεχή συμμετοχή των ενδιαφερομένων.

Η εκτίμηση επιπτώσεων ανέλυσε επίσης τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να απλουστευτεί η νομοθεσία και να μειωθούν οι περιττές διοικητικές δαπάνες.

Οι κατασκευαστές που κατασκευάζουν λιγότερα από 1 000 οχήματα τα οποία ταξινομούνται ανά έτος για πρώτη φορά —σε πολλές περιπτώσεις, πρόκειται για ΜΜΕ— εξακολουθούν να απαλλάσσονται από την υποχρέωση επίτευξης των ειδικών στόχων για τις εκπομπές CO₂. Οι εξαιρέσεις *de minimis* (περί του ελαχίστου) μειώνουν το κόστος συμμόρφωσης και το διοικητικό κόστος για τους μικρούς κατασκευαστές. Επίσης, διευκολύνουν την είσοδο νέων κατασκευαστών στην αγορά, ενώ δεν επηρεάζουν σημαντικά τη συνολική μείωση των εκπομπών CO₂ του συνολικού στόλου οχημάτων της ΕΕ.

Επιπλέον, η πρόταση διατηρεί αρκετά στοιχεία για την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή, όπως την ομαδοποίηση, τα οποία μειώνουν το κόστος συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές.

Το σύστημα επιβράβευσης για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών δεν αναμένεται ότι θα δημιουργήσει πρόσθετο διοικητικό φόρτο. Η απάλειψη της παρέκκλισης για εξειδικευμένους κατασκευαστές θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο.

Δεν προβλέπονται τροποποιήσεις στο καθεστώς συμμόρφωσης και στο επίπεδο των προστίμων. Οι επιπτώσεις που θα έχουν οι επιλογές που αφορούν τη διακυβέρνηση θα εξαρτηθούν από τα συγκεκριμένα μέτρα εφαρμογής.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν απαιτεί πρόσθετους χρηματοοικονομικούς πόρους.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η πρόταση βασίζεται στη διαδικασία ετήσιας υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης που έχει συσταθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Για να αξιολογηθεί η συμμόρφωση των κατασκευαστών με τους ετήσιους ειδικούς στόχους τους όσον αφορά τις εκπομπές, τα κράτη μέλη υποβάλλουν κάθε χρόνο στην Επιτροπή στοιχεία για όλα τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά που ταξινομούνται για πρώτη φορά. Εκτός από την έγκριση τύπου όσον αφορά τις τιμές των εκπομπών CO₂ και τις τιμές μάζας οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου, παρακολουθείται μια σειρά άλλων σχετικών εγγραφών, όπως ο τύπος καυσίμου και η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από οικολογικές καινοτομίες.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), δημοσιεύει κάθε χρόνο τα δεδομένα παρακολούθησης του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, συμπεριλαμβανομένων των υπολογισμών για τις επιδόσεις των κατασκευαστών όσον αφορά τους ειδικούς στόχους CO₂. Οι κατασκευαστές έχουν τη δυνατότητα να γνωστοποιούν σφάλματα στα προσωρινά δεδομένα, όπως υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη. Αυτό το καθιερωμένο σύστημα παρακολούθησης συνιστά σημαντική βάση για την παρακολούθηση του αντικτύπου της νομοθεσίας.

Για να ενισχυθούν οι πτυχές της διακυβέρνησης του συστήματος παρακολούθησης, η εκτίμηση επιπτώσεων εξέτασε την επιλογή να ληφθεί υπόψη, για τον έλεγχο συμμόρφωσης του κατασκευαστή, κατά πόσον οι εκπομπές των οχημάτων σε χρήση συμμορφώνονται με τις τιμές εκπομπών CO₂ των οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου.

Πέραν της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η εκτίμηση επιπτώσεων κατάρτισε κατάλογο των βασικών δεικτών για την παρακολούθηση των συγκεκριμένων στόχων πολιτικής που επιδιώκεται να επιτευχθούν με την παρούσα πρόταση. Οι εν λόγω δείκτες συμπληρώνονται με μια σειρά επιχειρησιακών στόχων και δεικτών.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Άρθρο 1 — Αντικείμενο και στόχοι

Το άρθρο αυτό προσδιορίζει τους στόχους για τις εκπομπές CO₂ του συνολικού στόλου οχημάτων της ΕΕ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα νέα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα από το 2020, το 2025 και το 2030. Ο κανονισμός πρέπει να εφαρμοστεί από το 2020, ώστε να εξασφαλιστεί η συνεκτική μετάβαση στο νέο καθεστώς στόχων, αρχής γενομένης από το 2025. Για τον λόγο αυτό, περιλαμβάνει τους ήδη καθιερωμένους στόχους για τον συνολικό στόλο οχημάτων της ΕΕ για το 2020 —δηλαδή 95 g/km (βάσει NEDC) για τα επιβατικά οχήματα και 147 g/km (βάσει NEDC) για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα—, καθώς και τους νέους στόχους για το 2025 και το 2030.

Αρχής γενομένης από το 2021, οι στόχοι ειδικών εκπομπών θα βασίζονται στη νέα διαδικασία εναρμονισμένων δοκιμών ελαφρών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο [World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)]. Ως εκ τούτου, οι στόχοι για το σύνολο του στόλου το 2025 και το 2030, οι οποίοι βασίζονται στη WLTP, εκφράζονται ως ποσοστά μείωσης σε σύγκριση με τον μέσο όρο των στόχων ειδικών εκπομπών για το 2021 που έχουν καθοριστεί για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το τμήμα 4 του παραρτήματος I.

Άρθρο 2 — Πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο αυτό ορίζει τις κατηγορίες των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού με παραπομπή στη νομοθεσία έγκρισης τύπου. Διευκρινίζει επίσης ότι η εξαίρεση de minimis που εφαρμόζεται στους κατασκευαστές οι οποίοι κατασκευάζουν λιγότερα από 1 000 οχήματα τα οποία ταξινομούνται ανά έτος για πρώτη φορά δεν πρέπει να εφαρμόζεται όταν ένας κατασκευαστής που είναι επιλέξιμος για την εξαίρεση αυτή υποβάλλει, παρόλα αυτά, αίτηση παρέκκλισης, η οποία και του χορηγείται.

Άρθρο 3 — Ορισμοί

Προστέθηκαν νέοι ορισμοί για τους όρους «στόχοι για τον συνολικό στόλο της ΕΕ», «οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών» και «μάζα δοκιμής».

Άρθρο 4 — Στόχοι ειδικών εκπομπών

Το άρθρο αυτό θεσπίζει τη γενική υποχρέωση του κατασκευαστή να εξασφαλίζει ότι οι μέσες εκπομπές CO₂ του στόλου οχημάτων του που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά σ' ένα ημερολογιακό έτος δεν υπερβαίνουν τον ετήσιο στόχο του ειδικών εκπομπών. Ο στόχος αυτός είναι ειδικός για κάθε κατασκευαστή και υπολογίζεται σε συνάρτηση με τον ισχύοντα στόχο για τον συνολικό στόχο της ΕΕ, την καμπύλη οριακών τιμών, τη μέση μάζα του στόλου του κατασκευαστή και τη μάζα αναφοράς (M₀ ή T_{M0}). Ο υπολογισμός της μάζας βασίζεται στη μάζα σε κατάσταση λειτουργίας μέχρι και το 2024. Αντ' αυτής, από το 2025, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η μάζα δοκιμής του οχήματος, που είναι πιο κοντά στην πραγματική μάζα του ολοκληρωμένου οχήματος. Οι μαθηματικοί τύποι για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2020-2030 παρατίθενται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος Ι. Οι υπολογισμοί των στόχων που εφαρμόζονται για την περίοδο 2020-2024 είναι εκείνοι που καθορίζονται στην ισχύουσα νομοθεσία.

Από το 2025 και μετά, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση το μερίδιο των οχημάτων του μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο του. Για τον υπολογισμό του εν λόγω μεριδίου, τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να μετρώνται με βάση τη στάθμιση των εκπομπών κάθε οχήματος. Όταν το μερίδιο υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς για τον συνολικό στόλο της ΕΕ, ο κατασκευαστής επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών εκπομπών.

Στην περίπτωση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, γίνεται διάκριση ως προς τον επιμερισμό της προσπάθειας μεταξύ των κατασκευαστών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μέση μάζα δοκιμής η οποία υπερβαίνει τη μέση μάζα αναφοράς (T_{M0}) και εκείνων με μέση μάζα δοκιμής χαμηλότερη από την T_{M0}. Για την πρώτη ομάδα, η κλίση της καμπύλης οριακών τιμών παραμένει σταθερή με την πάροδο του χρόνου, ενώ στη δεύτερη περίπτωση ακολουθείται η ίδια προσέγγιση όπως και για τα επιβατικά οχήματα, δηλαδή η κλίση τροποποιείται σύμφωνα με τον στόχο για τον συνολικό στόλο της ΕΕ.

Άρθρο 5 — Υπερμόρια για τον στόχο των 95 g CO₂/km για τα αυτοκίνητα

Η συγκεκριμένη διάταξη παραμένει αμετάβλητη και εφαρμόζεται μέχρι και το 2022.

Άρθρο 6 — Ομαδοποίηση

Οι διατάξεις για την ομαδοποίηση συνδεδεμένων επιχειρήσεων και ανεξάρτητων κατασκευαστών παραμένουν αμετάβλητες. Ωστόσο, έχει προστεθεί η εξουσιοδότηση της

Επιτροπής να διευκρινίζει τους όρους για τους διακανονισμούς ομαδοποίησης ανεξάρτητων κατασκευαστών, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού.

Άρθρο 7 — Παρακολούθηση και αναφορά μέσω εκπομπών

Οι γενικές διατάξεις σχετικά με την παρακολούθηση των στοιχείων για τις εκπομπές CO₂ από τα κράτη μέλη παραμένουν αμετάβλητες. Ωστόσο, προστέθηκε η αυστηροποίηση της υποχρέωσης των κρατών μελών να εξασφαλίζουν υψηλής ποιότητας δεδομένα και να συνεργάζονται με την Επιτροπή.

Προστίθεται μηχανισμός που θα λαμβάνει υπόψη, για τους σκοπούς της παρακολούθησης, τις αποκλίσεις που διαπιστώνονται στις εκπομπές CO₂ των οχημάτων σε χρήση σε σύγκριση με τις τιμές έγκρισης τύπου. Ο μηχανισμός αυτός στηρίζεται στην πρόταση να καθιερωθεί στη νομοθεσία έγκρισης τύπου μια διαδικασία ελέγχων συμμόρφωσης εν χρήσει των οχημάτων όσον αφορά τις τιμές των εκπομπών CO₂. Οι αρχές έγκρισης τύπου πρέπει να αναφέρουν τυχόν διαπιστωθείσες αποκλίσεις, τις οποίες η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη κατά τον έλεγχο συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τους στόχους τους. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει επίσης την εξουσιοδότηση της Επιτροπής να παράσχει λεπτομερή στοιχεία για τη διαδικασία μέσω εκτελεστικής πράξης.

Άρθρο 8 — Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

Το άρθρο αυτό καθορίζει τον τύπο για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής σε περίπτωση που ένας κατασκευαστής υπερβεί τον στόχο του. Διατηρείται το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς, δηλ. 95 ευρώ/g CO₂/km.

Άρθρο 9 — Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

Το άρθρο απαριθμεί τα στοιχεία που πρέπει να δημοσιεύει η Επιτροπή όσον αφορά τη συμμόρφωση των κατασκευαστών με τον ετήσιο στόχο τους (δηλ. την ετήσια απόφαση παρακολούθησης). Στις παραμέτρους δεδομένων προς δημοσίευση έχει προστεθεί η μάζα δοκιμής αφού, από το 2025 και μετά, θα χρησιμοποιείται ως παράμετρος χρηστικότητας.

Άρθρο 10 — Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

Η δυνατότητα των κατασκευαστών μικρού όγκου οχημάτων (δηλ. εκείνων που κατασκευάζουν 1 000 έως 10 000 από τα οχήματα που ταξινομούνται, και 1 000 έως 22 000 από τα ημιφορτηγά που ταξινομούνται) να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών διατηρείται.

Για τους εξειδικευμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων (δηλ. εκείνους που κατασκευάζουν από 10 000 έως 300 000 οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά) διατηρείται η δυνατότητα παρέκκλισης από τον στόχο των 95 g CO₂/km. Παρόλα αυτά, από το 2025, οι εν λόγω κατασκευαστές θα πρέπει να πληρούν τους στόχους ειδικών εκπομπών που υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I.

Άρθρο 11 — Οικολογικές καινοτομίες

Οι κατασκευαστές μπορούν να εξακολουθούν να επωφελούνται από χαμηλότερες μέσες εκπομπές, τοποθετώντας στα οχήματά τους οικολογικές καινοτομίες που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Για να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές στις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και οι οποίες μπορεί να προκύψουν ως

αποτέλεσμα της τροποποίησης της κανονιστικής διαδικασίας δοκιμών, έχει προστεθεί η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να αναπροσαρμόζει το ανώτατο όριο των 7 g CO₂/km όσον αφορά τις εξοικονομήσεις CO₂, το οποίο μπορούν να συνυπολογίζουν οι κατασκευαστές για τη μείωση του μέσου όρου τους εκπομπών. Αυτή η εξουσιοδότηση θα πρέπει να εφαρμόζεται από το 2025 και μετά.

Τα κριτήρια επιλεξιμότητας για την αναγνώριση μιας οικολογικής καινοτομίας παραμένουν αμετάβλητα μέχρι και το 2024. Από το 2025, η διαγραφή της αναφοράς σε μέτρα ολοκληρωμένης προσέγγισης θα επιτρέψει στον κινητό κλιματιστικό εξοπλισμό να είναι επιλέξιμος να αναγνωριστεί ως οικολογική καινοτομία.

Άρθρο 12 — Εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση ενέργειας

Το άρθρο αυτό εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να παρακολουθεί και να αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας δοκιμών WLTP σε πραγματικές συνθήκες και να εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να ζητεί από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές να συλλέγουν και να υποβάλλουν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες.

Άρθρο 13 — Προσαρμογές των τιμών M₀ και TM₀

Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών CO₂ επιμερίζεται μεταξύ των κατασκευαστών με βάση τη μέση μάζα του στόλου των οχημάτων κατά τη διάρκεια ορισμένης περιόδου. Αυτή η τιμή αναφοράς εκφράζεται ως M₀ ή TM₀ ανάλογα με το αν χρησιμοποιείται η μάζα σε κατάσταση λειτουργίας (M) ή η μάζα δοκιμής του οχήματος (TM). Η συγκεκριμένη διάταξη αποσαφηνίζει τη διαδικασία προσαρμογής της τιμής αναφοράς ως προς τη μάζα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι στόχοι ειδικών εκπομπών εξακολουθούν να αντικατοπτρίζουν τον στόχο για τον συνολικό στόλο της ΕΕ. Από το 2025, η συχνότητα αυτών των προσαρμογών θα πρέπει να αυξηθεί από κάθε τρία έτη σε κάθε δεύτερο έτος. Χάρη στη συχνότερη προσαρμογή, οι αλλαγές της μέσης μάζας δοκιμής και ο αντίκτυπός τους στη θέση των κατασκευαστών επί της καμπύλης οριακών τιμών θα μπορούν να λαμβάνονται υπόψη πιο έγκαιρα.

Άρθρο 14 — Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Το άρθρο αυτό θεσπίζει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από πρόταση. Η έκθεση προτείνεται να υποβληθεί το 2024, ευθυγραμμιζόμενη χρονικά με τις διατάξεις για την επανεξέταση και την υποβολή εκθέσεων που προτείνονται στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών και της οδηγίας για την εμπορία των δικαιωμάτων εκπομπής.

Το άρθρο διατηρεί επίσης διατάξεις σχετικά με την επανεξέταση της διαδικασίας δοκιμής για την έγκριση τύπου, καθώς και τις εξουσιοδοτήσεις για τον συνυπολογισμό των αλλαγών στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών.

Άρθρα 15 και 16 — Διαδικασία επιτροπής και άσκηση της εξουσιοδότησης

Πρόκειται για τυποποιημένες διατάξεις σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Άρθρο 17 — Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Σκοπός της τροποποίησης αυτής είναι να εισαχθεί νομική βάση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (κανονισμός Ευρω 5/6 για την έγκριση τύπου όσον αφορά τις εκπομπές), ώστε η Επιτροπή να θεσπίσει διαδικασία για τον έλεγχο της συμμόρφωσης εν χρήσει προκειμένου να επαληθεύονται οι εκπομπές CO₂. Η εν λόγω διαδικασία είναι ουσιώδους σημασίας για την αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς όσον αφορά το σύστημα έγκρισης τύπου και τις τιμές εκπομπών CO₂ που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τους στόχους.

Άρθρα 18 και 19 — Κατάργηση και έναρξη ισχύος

Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2020. Η έναρξη ισχύος θα πραγματοποιηθεί εντός 20 ημερών από τη δημοσίευση της πράξης.

Παραρτήματα I έως V

Παράρτημα I: Καθορίζει τους τύπους για τον υπολογισμό των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών που πρέπει να επιτυγχάνονται από τις μέσες εκπομπές των στόλων οχημάτων των κατασκευαστών τα οποία ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά. Το μέρος Α αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ το μέρος Β περιλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Παραρτήματα II και III: Τα παραρτήματα αυτά καθορίζουν τις παραμέτρους των δεδομένων παρακολούθησης που απαιτούνται για τον υπολογισμό των στόχων και για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους στόχους. Το παράρτημα III —που καλύπτει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα— αναφέρεται επίσης στην ανάγκη να συνυπολογίζονται οι ιδιαιτερότητες των οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια.

Παράρτημα IV: Το παράρτημα αυτό παραθέτει τις νομικές πράξεις που καλύπτονται από την αναδιατύπωση, δηλ. τους δύο βασικούς κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, με τις αντίστοιχες τροποποιητικές πράξεις τους.

Παράρτημα V: Περιλαμβάνει τον πίνακα αντιστοιχίας.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

2017/0293 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 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 όσον αφορά τις εκπομπές, 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)

(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,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓ νέο

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴ και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

¹⁴ 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).

και του Συμβουλίου¹⁵ 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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 1

~~Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι ο καθορισμός προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ταξινομούμενα στην Κοινότητα, διά των οποίων υλοποιείται εν μέρει η ολοκληρωμένη προσέγγιση της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα ενώ διασφαλίζεται και η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 1
(προσαρμοσμένο)

~~Η σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου¹⁶, έχει στόχο τη σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδα τα οποία αποτρέπουν την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η συνολική ετήσια μέση αύξηση της θερμοκρασίας στην επιφάνεια του πλανήτη δεν θα πρέπει να υπερβεί τους 2 °C σε σύγκριση με τα προ της βιομηχανικής εποχής επίπεδα. Σύμφωνα με την τέταρτη έκθεση αξιολόγησης του 2007 της διακυβερνητικής επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος (Intergovernmental Panel on Climate Change — IPCC), προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου πρέπει να έχουν φθάσει στο ανώτατο επίπεδό τους έως το 2020. Στη σύνοδο της 8ης-9ης Μαρτίου 2007, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύθηκε ρητά για μείωση, έως το 2020, των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας τουλάχιστον κατά 20 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 και κατά 30 %, εφόσον υπάρξουν δεσμεύσεις για συγκρίσιμες μειώσεις των εκπομπών από άλλες ανεπτυγμένες χώρες και εφόσον οι πιο προηγμένες οικονομικά αναπτυσσόμενες χώρες συμβάλλουν αναλόγως προς τις αντίστοιχες δυνατότητές τους.~~

¹⁵ 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).

¹⁶ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

- (3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»¹⁷ 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.
- (4) Οι ανακοινώσεις της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση»¹⁸ 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»¹⁹ 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.

¹⁷ 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].

¹⁸ 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].

¹⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών [...]

- (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 της στρατηγικής για την Ενεργειακή Ένωση, η οποία εγκρίθηκε στις 25 Φεβρουαρίου του 2015, ώστε οι καταναλωτές στην Ένωση να απολαμβάνουν ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια. Στη στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση 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.
- (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.
- (11) Το 2017 τέθηκε σε ισχύ 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 [World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)], όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής²⁰. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης

²⁰ ⇒ 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 μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά 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.

καυσίμου οι οποίες προκύπτουν από τη νέα αυτή 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 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 ισχύουν για το έτος αυτό.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Η σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου²¹, απαιτεί απ' όλα τα μέρη να διατυπώσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, εφόσον απαιτείται, περιφερειακά προγράμματα μέτρων για την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρότεινε τον Ιανουάριο του 2007 να επιδιωχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο διεθνών διαπραγματεύσεων, ο στόχος μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 30 % από τις αναπτυγμένες χώρες μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους 1990), να αναλάβει δε η ίδια η Ένωση σταθερή ανεξάρτητη δέσμευση για την επίτευξη μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 20 % μέχρι το 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990), ανεξαρτήτως των μειώσεων που έχουν επιτύχει άλλες ανεπτυγμένες χώρες. Ο στόχος αυτός επικυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 3

~~Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές από τα ελπιβατικά αυτοκίνητα. Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες ουσιαστικές μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν σε επίπεδο κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της κοινοτικής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ και οι εκπομπές του εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, θα ακυρωθούν σημαντικά οι μειώσεις που επιτυγχάνονται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 3

~~Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες μειώσεις εκπομπών, θα πρέπει να εφαρμόζονται, σε επίπεδο κρατών μελών και σε ενωσιακό επίπεδο, πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της ενωσιακής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Η~~

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). ⇐

21

ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

~~απόφαση αριθ. 406/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, περί των προσπαθειών των κρατών μελών να μειώσουν τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ώστε να τηρηθούν οι δεσμεύσεις της Κοινότητας για μείωση των εκπομπών αυτών μέχρι το 2020 (²²), ορίζει μια μέση μείωση κατά 10 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 στους τομείς που δεν καλύπτονται από το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (²³), συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην Ένωση και οι εκπομπές του, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των εκπομπών των οδικών μεταφορών, θα υπονομευθούν σημαντικά οι προσπάθειες που καταβάλλονται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 4

~~Οι κοινοτικοί στόχοι για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα παρέχουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂, απ' ό,τι θα το πετύχαιναν οι επιμέρους εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την αγορά και για την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο επιβαλλόμενο κόστος στις επιχειρήσεις και τα οφέλη από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 5
(προσαρμοσμένο)

- (12) ~~Ο παρών κανονισμός αξιοποιεί την καθιερωμένη διαδικασία μέτρησης και παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ των οχημάτων που έχουν καταχωριστεί εντός της Κοινότητας σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000, για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα²⁴. Έχει δε σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε ~~κοινοτική~~ ενωσιακή κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους στην ~~Κοινότητα~~ Ένωση .~~

²² ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 136.

²³ ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

²⁴ ΕΕ L 202 της 10.8.2000, σ. 1.

~~Προκειμένου να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται συστήματα κινήτρων, όπως ο συνυπολογισμός των οικολογικών καινοτομιών και η χορήγηση πιστωτικών υπερμορίων.~~

- (13) Επομένως, τα επίπεδα μείωσης για όλο τον στόλο καινούγιων 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.
- (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 δημιουργεί ευρεία εσωτερική αγορά 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 ενός επιπέδου 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. 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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 6
(προσαρμοσμένο)

~~Το 1995 η Επιτροπή θέσπισε κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Η στρατηγική βασιζόταν σε τρεις πυλώνες: εκούσιες δεσμεύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία για την περιστολή των εκπομπών, βελτιώσεις στην ενημέρωση των καταναλωτών και προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου μέσω φορολογικών μέτρων.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 7
(προσαρμοσμένο)

~~Το 1998, η Ένωση Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) ανέλαβε δέσμευση για μείωση του μέσου επιπέδου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το 2008, ενώ το 1999 η Ένωση Ιαπώνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (JAMA) και η Ένωση Κορεατών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (KAMA) ανέλαβαν ανάλογη δέσμευση για μείωση του μέσου όρου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το έτος 2009. Οι δεσμεύσεις αυτές αναγνωρίστηκαν με τη σύσταση 1999/125/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα²⁵ (ACEA), τη σύσταση 2000/303/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (KAMA)²⁶ και τη σύσταση 2000/304/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 8
(προσαρμοσμένο)

~~Στις 7 Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε δύο παράλληλες ανακοινώσεις: την ανακοίνωση με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και την ανακοίνωση με αντικείμενο το ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21ο αιώνα, CARS 21. Στις ανακοινώσεις υπογραμμίζεται ότι, ενώ έχει σημειωθεί πρόοδος στην πορεία επίτευξης του στόχου των 140 g CO₂/km μέχρι το 2008/2009, ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km δεν θα επιτευχθεί μέχρι το 2012 αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα.~~

²⁵ ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 49.

²⁶ ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 55.

²⁷ ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 57.

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 8
(προσαρμοσμένο)

~~Οι διατάξεις για την υλοποίηση του στόχου σχετικά με τις εκπομπές από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να εναρμονίζονται με το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση των στόχων σχετικά με τις εκπομπές από τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, το οποίο ορίζεται στον κανονισμό (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⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 9
(προσαρμοσμένο)

~~Οι ανακοινώσεις πρότειναν την διαμόρφωση ολοκληρωμένης προσέγγισης για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km μέχρι το 2012 και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με έμφαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων. Βάσει των εκουσίων δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι κατασκευαστές, το νομοθετικό πλαίσιο διέπει όσα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη στη μέτρηση των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (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 οχημάτων²⁹. Περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικά αναγκαίο, θα επέλθει με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιώσιμων βιοκαυσίμων.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 10
(προσαρμοσμένο)

(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. ~~Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της Κοινότητας βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που να αφορούν αμειωότερα τη χρήση, όπως η διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας.~~

²⁸ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

²⁹ ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 11

~~Θα πρέπει να προβλεφθεί στον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης επαρκής χρηματοδότηση για την προαγωγή της ανάπτυξης των τεχνολογιών δραστηκής μείωσης των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από οδικά οχήματα.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 12
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

(19) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά ~~αυτοκινήτων~~ επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO₂ ~~για επιβατικά αυτοκίνητα~~ θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρησιμότητας των ~~αυτοκινήτων~~ οχημάτων . ⇒ Η διατήρηση της μάζας ως παραμέτρου χρησιμότητας 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 από μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας σε μάζα δοκιμής του οχήματος, όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, της 1ης Ιουνίου 2017, με ισχύ από το 2025. ~~↵ ενώ παράλληλα τα δεδομένα για τη μάζα είναι ευχερώς διαθέσιμα. Θα πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα για εναλλακτικές παραμέτρους χρησιμότητας, όπως το αποτύπωμα (μετατόχιση επί μεταξόνιο), ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρησιμότητα. Η Επιτροπή θα πρέπει έως το 2014 να επανεξετάσει τη διαθεσιμότητα στοιχείων και, εφόσον απαιτείται, να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αναπροσαρμογή της παραμέτρου της χρησιμότητας.~~

↓ νέο

(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 ανταγωνιστικώς 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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 13
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (22) Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην 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 ⇐ ~~συνεκτιμά~~ τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. ~~Η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών πρόωσης θα πρέπει να προαχθεί ιδιαίτερα, δεδομένου ότι προκαλούν εκπομπές σημαντικά χαμηλότερες σε σχέση με τα παραδοσιακά επιβατικά αυτοκίνητα. Κατ' αυτόν τον τρόπο προάγεται η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα να περιληφθούν τα μέτρα της οικολογικής καινοτομίας στην αναθεώρηση των διαδικασιών ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, λαμβάνοντας υπόψη τον τεχνικό και οικονομικό αντίκτυπο.~~ ⇒ 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. ⇐

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 12

~~Η οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων (³⁰), ορίζει ήδη ότι τα διαφημιστικά έντυπα των οχημάτων πρέπει να παρέχουν στους τελικούς καταναλωτές τα επίσημα στοιχεία όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και την επίσημη κατανάλωση καυσίμου του οχήματος. Η Επιτροπή, στη σύστασή της 2003/217/ΕΚ, της 26ης Μαρτίου 2003, για την εφαρμογή σε άλλα μέσα των διατάξεων της οδηγίας 1999/94/ΕΚ που αφορούν τα διαφημιστικά έντυπα (³¹), δίδει την ερμηνεία ότι τούτο περιλαμβάνει τη διαφήμιση. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 1999/94/ΕΚ θα πρέπει, συνεπώς, να επεκταθεί στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ούτως ώστε οι διαφημίσεις για οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα να επιβάλλεται να παρέχουν στον τελικό καταναλωτή τα στοιχεία για τις επίσημες πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και για την επίσημη κατανάλωση καυσίμου του οχήματος, εφόσον δίδονται πληροφορίες σχετικά με την ενεργειακή κατανάλωση ή την τιμή, το αργότερο μέχρι το 2014.~~

³⁰ ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

³¹ ΕΕ L 82 της 29.3.2003, σ. 33.

↓ νέο

(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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 14

~~Αναγνωρίζοντας ότι είναι ιδιαίτερα υψηλό το κόστος, τόσο για την έρευνα και την ανάπτυξη, όσο και για τη μοναδιαία παραγωγή για τις πρώτες γενεές τεχνολογιών οχημάτων πολύ χαμηλών εκπομπών άνθρακα που προβλέπεται να κυκλοφορήσουν στην αγορά μετά την έναρξη ισχύος του, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί, επίσης, στην επιτάχυνση και τη διευκόλυνση, προσωρινά, της διαδικασίας διάθεσης στην κοινοτική αγορά οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών άνθρακα στα αρχικά στάδια της διάθεσής τους στο εμπόριο.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 15
(προσαρμοσμένο)

~~Η χρήση ορισμένων εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να αποφέρει σημαντικές μειώσεις των εκπομπών CO₂ από την παραγωγή έως την κατανάλωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω ανάπτυξης ορισμένων οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων στην ευρωπαϊκή αγορά.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 15

~~Το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2012 και με σκοπό τη βελτίωση της συγκέντρωσης στοιχείων σχετικά με τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον πρέπει να τροποποιηθεί η σχετική νομοθεσία, προκειμένου να περιληφθεί η από πλευράς των κατασκευαστών υποχρέωση που ζητούν την έγκριση τύπου για οχήματα της κατηγορίας N1, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ⁽³²⁾, να εξοπλίζουν κάθε όχημα με σύστημα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου.~~

³² ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 16

~~Για λόγους συνοχής με την προσέγγιση που έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής της Επιτροπής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα, ειδικότερα σχετικά με τις εκούσιες δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί από τις ενώσεις κατασκευαστών, ο στόχος θα πρέπει να εφαρμοστεί στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα για πρώτη φορά και τα οποία, με εξαίρεση ένα περιορισμένο διάστημα για την αποτροπή καταχρήσεων, δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 16

~~Για λόγους συνέπειας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και για την αποτροπή καταχρήσεων, ο στόχος θα πρέπει να ισχύει για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση για πρώτη φορά και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Ένωσης, παρά μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 17

(24) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ 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 εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 18

(25) Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικών χρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και κατά συνέπεια τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. ~~Σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για παροχή βοήθειας σε άτομα με αναπηρίες θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί στην κατηγορία M1 πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα οποία είναι ειδικώς κατασκευασμένα για να δέχονται σε εμπορική βάση τη χρήση αναπηρικών αμαξιδίων εντός του οχήματος και ανταποκρίνονται στον ορισμό του οχήματος ειδικής χρήσης του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 18
(προσαρμοσμένο)

~~Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν, αφενός, την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο με τον οποίο θα επιτυγχάνουν τους στόχους τους βάσει του παρόντος κανονισμού και, αφετέρου, τη δυνατότητα να μεσοτιμούν τις εκπομπές στον στόλο των καινούργιων οχημάτων τους, αντί να οφείλουν να τηρούν στόχους CO₂ για κάθε μεμονωμένο όχημα. Οι κατασκευαστές θα πρέπει, συνεπώς, να υποχρεωθούν να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνουν τον μέσο όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω οχήματα. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί σταδιακά από το 2014 έως το 2017, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση. Αυτό συνάδει με τους χρόνους προπορείας και τη διάρκεια της περιόδου σταδιακής εφαρμογής που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 19
(προσαρμοσμένο)

~~Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο κατά το οποίο θα επιτύχουν τους στόχους τους με βάση τον παρόντα κανονισμό και θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υπολογίζουν τον μέσο όρο των εκπομπών στο στόλο των καινούργιων οχημάτων τους, αντί να υποχρεούνται να τηρούν στόχους CO₂ για κάθε μεμονωμένο αυτοκίνητο. Από τους κατασκευαστές θα πρέπει να ζητηθεί, συνεπώς, να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές για όλα τα καινούργια αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνει το μέσον όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω αυτοκίνητα. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί σταδιακά από το 2012 έως το 2015, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 19
(προσαρμοσμένο)

~~Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι στόχοι αντανακλούν τις ιδιαιτερότητες των μικρών κατασκευαστών και εκείνων που απευθύνονται σε εξειδικευμένες αγορές, καθώς και ότι εναρμονίζονται με τις δυνατότητες του κατασκευαστή για μείωση των εκπομπών, θα πρέπει να οριστούν εναλλακτικοί στόχοι μείωσης των εκπομπών για τους εν λόγω κατασκευαστές, λαμβανομένων υπόψη των τεχνολογικών δυνατοτήτων των οχημάτων ενός δεδομένου κατασκευαστή για τη μείωση των οικείων ειδικών εκπομπών CO₂ και σε εναρμόνιση με τα χαρακτηριστικά των σχετικών τμημάτων της αγοράς. Αυτή η παρέκκλιση θα πρέπει να καλυφθεί από την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I, η οποία προβλέπεται να ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι τις αρχές του 2013.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 20
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (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 ~~η οδηγία~~. 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 σύμφωνους προς τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τομέα της αγοράς. ~~Η παρέκκλιση αυτή θα πρέπει να καλυφθεί από την αναθεώρηση των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ του παραρτήματος I που θα ολοκληρωθεί το αργότερο έως τις αρχές του 2013.~~

↓ 333/2014 αιτιολογική σκέψη 7
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (27) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που έχει στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρηστικότητας 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. ⇐ ~~Για να εξασφαλιστεί όσο το δυνατόν νορίτερα ασφάλεια δικαίου για τους εν λόγω κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1000 αυτοκίνητα, είναι σημαντικό για την εν λόγω παρέκκλιση να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2012.~~

↓ 333/2014 αιτιολογική σκέψη 9
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (28) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων ⇒ από τον στόχο των 95 g CO₂/km για τον στόλο ⇐ σε εξειδικευμένους κατασκευαστές ~~θα πρέπει να συνεχιστεί και μετά από το έτος 2020. Ωστόσο, για να διασφαλιστεί~~ 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 ⇐ ~~θα πρέπει να ισχύει από το 2020 στόχος μειωμένος κατά 45 % σε σύγκριση με τις μέσες ειδικές εκπομπές~~

~~των εξειδικευμένων κατασκευαστών το 2007.~~ ⇒ 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. ⇐

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 20

~~Η ενωσιακή στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθιέρωσε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με σκοπό την επίτευξη του ενωσιακού στόχου των 120 g CO₂/km έως το 2012, ενώ παράλληλα παρουσιάζει μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική περαιτέρω μείωσης των εκπομπών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 συγκεκριμενοποιεί αυτήν την πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, θέτοντας στόχο τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια με αυτήν την προσέγγιση και να παρασχεθεί στη βιομηχανία βεβαιότητα προγραμματισμού, θα πρέπει να οριστεί ένας μακροπρόθεσμος στόχος για τις ειδικές εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για το έτος 2020.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 21
(προσαρμοσμένο)

~~Θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους εξειδικευμένους κατασκευαστές να επωφεληθούν από εναλλακτικό στόχο χαμηλότερο κατά 25% από τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του 2007. Αντίστοιχος στόχος θα πρέπει να καθοριστεί και όταν δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με τις μέσες ειδικές εκπομπές ενός κατασκευαστή για το έτος 2007. Η παρέκλιση αυτή θα πρέπει να καλυφθεί από την αναθεώρηση των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ του παραρτήματος I που θα ολοκληρωθεί το αργότερο έως τις αρχές του 2013.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 22
(προσαρμοσμένο)

(29) Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για όλα τα καινούργια αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην ~~Κοινότητα~~ 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 κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, δεν προβλέπεται επέκταση της έγκρισης τύπου, οι εκπομπές των ~~αυτοκινήτων~~ οχημάτων αυτών θα πρέπει να μετρώνται με την διαδικασία μέτρησης που ορίζεται για τα ~~επιβατικά αυτοκίνητα~~ ελαφρά οχήματα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής³³ , στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151

³³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά

της Επιτροπής και στους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152³⁴ και (ΕΕ) 2017/1153³⁵ της Επιτροπής . 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.

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 22
(προσαρμοσμένο)

- (30) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ ολοκληρωμένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 23

~~Για να διασφαλιστεί ότι οι τιμές των εκπομπών CO₂ και η απόδοση καυσίμου των ολοκληρωμένων οχημάτων είναι αντιπροσωπευτικές, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει συγκεκριμένη διαδικασία και να εξετάσει, όπου χρειαστεί, τη δυνατότητα αναθεώρησης της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου.~~

↓ νέο

- (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 στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 23
(προσαρμοσμένο)

- (32) Προκειμένου οι κατασκευαστές να διαθέτουν ευελιξία, έχουν το δικαίωμα να συμφωνήσουν ~~με σύμβαση~~ 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

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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

σύμπραξης ☒ ομάδας ☒ δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν σύμπραξη ☒ ομάδα ☒, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της σύμπραξης ☒ ομάδας ☒ ως σύνολου δεν υπερβαίνουν τις ☒ ειδικές ☒ εκπομπές-στόχο για την σύμπραξη ☒ ομάδα ☒.

↓ νέο

- (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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 24

- (34) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

↓ νέο

- (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.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 25
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (37) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ☒ και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ☒ μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην ~~Κανονισμός~~

☒ 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 Κοινότητα ☒ 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. ⇐

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 26
(προσαρμοσμένο)

~~Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων σε χρήση μόνον εφόσον συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το επιβατικό αυτοκίνητο και θα πρέπει να βασίζονται μόνο στο έγγραφο αυτό. Εάν τα κράτη μέλη, δικαιολογημένα, δεν χρησιμοποιούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για την ολοκλήρωση της διαδικασίας ταξινόμησης και την θέση σε χρήση καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, θα πρέπει να θεσπίσουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί η δέουσα ακρίβεια της διαδικασίας παρακολούθησης. Θα πρέπει να υπάρχει κοινοτική τυποποιημένη βάση δεδομένων για τα δεδομένα που αφορούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Η εν λόγω βάση δεδομένων θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως μοναδικό σημείο αναφοράς, ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να διατηρούν τα δεδομένα ταξινόμησης όταν τα οχήματα ταξινομούνται για πρώτη φορά.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 27
(προσαρμοσμένο)

(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 από την 1η Ιανουαρίου 2014. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται σε συνάρτηση με τον βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν συμμορφώνεται προς τον στόχο του. Για λόγους διασφάλισης της συνέπειας, ο μηχανισμός του τιμήματος θα πρέπει να είναι παρόμοιος με αυτόν που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 28

- (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.

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 29

- (40) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων περί ανταγωνισμού.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 30
(προσαρμοσμένο)

~~Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει νέες παραμέτρους για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου, και ιδίως την κλίση της καμπύλης, την παράμετρο χρηστικότητας και το σύστημα τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 31

~~Η ταχύτητα των οδικών οχημάτων επηρεάζει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ από αυτά. Επιπλέον, η απουσία ορίου ταχύτητας για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορεί να δημιουργήσει ανταγωνισμό για την ανώτερη ταχύτητα, ο οποίος με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε υπερμεγέθη συστήματα κίνησης και συναφείς ανεπάρκειες σε πιο ήπιες συνθήκες λειτουργίας. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθεί κατά πόσον είναι εφικτό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (*²⁶), προκειμένου να συμπεριληφθούν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 31
(προσαρμοσμένο)

~~Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999,~~

³⁶ ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.

για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή³⁷.

↓ νέο

(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 συμβουλών³⁸ και τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία³⁹, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των τιμών, που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, 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, 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.

(42) Το 2024 προβλέπεται να εξεταστεί η πρόοδος που σημειώθηκε λόγω του [κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών και της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής]. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού κατά το ίδιο έτος, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση των μέτρων που απορρέουν απ' όλ' αυτά τα μέσα.

(43) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να καταργηθούν με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020.

↓ 333/2014 αιτιολογική σκέψη 15 (προσαρμοσμένο)

(44) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή. ~~Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁰.~~

³⁷ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

³⁸ 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).

³⁹ Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Απριλίου 2017, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία [2016/2908(RSP)].

⁴⁰ ~~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).~~

↓ νέο

- (45) Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που συνδέονται με το άρθρο 6 παράγραφος 8, το άρθρο 7 παράγραφοι 7 και 8, το άρθρο 8 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 2, το άρθρο 12 παράγραφος 3 και το άρθρο 14 παράγραφος 3 θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴¹.

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 32
(προσαρμοσμένο)

~~Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί, υπό το πρίσμα της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τις απαιτήσεις παρακολούθησης και διαβίβασης δεδομένων, να καθιερώνει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, να θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τη βελτίωση της παρέκκλισης για ορισμένους ανεξάρτητους κατασκευαστές και να προσαρμόζει το παράρτημα I ώστε να ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της μάζας των νέων οχημάτων που ταξινομούνται στην κοινότητα και να αντικατοπτρίζει κάθε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού δια συμπλήρωσής του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.~~

↓ 333/2014 αιτιολογική σκέψη 16
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (46) ⇒ Για την τροποποίηση ή 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 ΣΑΕΕ ☒ της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ☒, για την τροποποίηση των παραρτημάτων II ☒ και III ☒ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 όσον αφορά τις απαιτήσεις δεδομένων και τις παραμέτρους δεδομένων, τη συμπλήρωση των κανόνων ☒ που συμπληρώνουν τους κανόνες ☒ για την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας που διέπουν τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών, όσον αφορά της αιτήσεις παρέκκλισης και όσον αφορά το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂, την προσαρμογή της τιμής M₀ ⇒ και της τιμής TM₀ ⇐, που αναφέρονται στο ☒ άρθρο 13, ☒ παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 ⇒ του ανώτατου ορίου των 7g CO₂/km που αναφέρεται στο άρθρο 11 ⇐ ☒ και την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 ☒ στη μέση μάζα των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη, και την προσαρμογή των τύπων του

⁴¹ 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).

~~παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁴² . ~~Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη Ειδικότερα, για να εξασφαλίζεται η ισότιμη συμμετοχή κατά την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων .~~~~

↓ 443/2009 αιτιολογική σκέψη 33
(προσαρμοσμένο)

~~Για λόγους απλούστευσης και νομικής ευκρίνειας, θα πρέπει να καταργηθεί η απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ.~~

↓ 510/2011 αιτιολογική σκέψη 34
(προσαρμοσμένο)

- (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 από τα κράτη μέλη και, επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, μπορεί 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,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ώστε να

⁴² ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1

διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσον όρο. Ορίζει επίσης την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, και των καινοτόμων τεχνολογιών.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 1~~

~~Αντικείμενο και στόχοι~~

~~1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ο παρών κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε 175 g CO₂/km, μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας των οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και μέσω καινοτόμων τεχνολογιών.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

~~Από το 2020 και εφεξής, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και το παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες.~~

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

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 μετρούνται, ⇒ 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 μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 ⇐ 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και καινοτόμες τεχνολογίες.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

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 κοινοτικής ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση του 2007 της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁴³ .

↓ νέο

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 30 % του στόχου των μέσων 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·

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται ~~σε~~ στα ακόλουθα μηχανοκίνητα οχήματα:

⁴³ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 7ης Φεβρουαρίου 2007 – Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα –[COM(2007) 19 τελικό].

- α) κατηγορίας M1 όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK («επιβατικά αυτοκίνητα»), τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην ~~Κοινότητα~~ Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός ~~Κοινότητας~~ Ένωσης («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»);

~~2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός Κοινότητας που έχει διενεργηθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Κοινότητα.~~

~~3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για οχήματα ειδικού σκοπού κατά την έννοια του παραρτήματος II τμήμα Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/EK.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 2 (προσαρμοσμένο)

~~4. Με αποτέλεσμα από την 1η Ιανουαρίου 2012, το άρθρο 4, το άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο 9 και το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) δεν εφαρμόζονται σε κατασκευαστή ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 2~~

Πεδίο εφαρμογής

- ~~1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα της 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.

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 2 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

4. Το άρθρο 4, το άρθρο ~~§7~~ παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο ~~98~~ και το άρθρο ~~914~~ 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 .

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 3~~

~~Ορισμοί~~

- ~~1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι εξής ορισμοί:~~

~~α) ως «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂» νοείται, όσον αφορά κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής~~

~~β) ως «πιστοποιητικό συμμόρφωσης» νοείται το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ~~

~~γ) ως «κατασκευαστής» νοείται το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής~~

~~δ) ως «μάζα» νοείται η μάζα του οχήματος με το αμάξιμα σε στοιμότητα λειτουργίας, όπως εμφανίζεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/ΕΚ~~

~~ε) ως «αποτόλωμα» νοείται το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατόξιο όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο τμήμα 2.1 και 2.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/ΕΚ~~

~~ς) ως «στόχος ειδικών εκπομπών» νοείται, όσον αφορά κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ που επιτρέπονται σύμφωνα με το παράρτημα I για καθένα καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο του οποίου είναι ο κατασκευαστής ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11 των ειδικών στόχων εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.~~

~~2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Οι κατασκευαστές θεωρούνται «συνδεδεμένοι» εάν:~~

~~α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 3 (προσαρμοσμένο)

~~- την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου, ή~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~- την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά από τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση ή~~

~~- το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης~~

~~β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν, έναντι του κατασκευαστή, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α):~~

~~γ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων επιχείρηση κατά το στοιχείο β) διαθέτει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α):~~

~~δ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις στις οποίες αναφέρονται τα στοιχεία α), β) ή γ), ή επί των οποίων δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες αυτές 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 επιχειρήσεις του κατά τα στοιχεία α) έως δ), και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

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 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/EK·

ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε ελαφρύ 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 EK κατά την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·

ζ) «μάζα \Rightarrow σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας \Leftarrow »: 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 I σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·

~~η) «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος ως η μάζα εκπομπών CO₂ (συνδυασμένη μάζα)·~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
 \Rightarrow νέο

~~στ) η)~~ «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές CO₂ επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος , οι οποίες μετρούνται 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 \Rightarrow ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα \Leftarrow που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, «ειδικές εκπομπές CO₂» είναι οι εκπομπές CO₂ που μετρούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 \Rightarrow έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 \Leftarrow , ή

σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO₂ για ~~τα επιβατικά αυτοκίνητα~~ τα οχήματα αυτά .

↓ 510/2011

⇒ νέο

~~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.

~~θ)~~ «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή: ~~ο μέσος όρος των ενδεικτικών ειδικών εκπομπών CO₂~~ ⇒ ο ετήσιος στόχος ⇐ που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I ~~για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα του οποίου είναι ο κατασκευαστής~~, ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο ~~10~~, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών.

↓ νέο

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.

↓ 510/2011

~~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 ομάδα~~ 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:

- i) 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

↓ νέο

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 I μέρος Α σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, ή με το παράρτημα I 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·

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- β) ~~Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2014 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος~~ ⇒ από το 2021 έως το 2024 ⇐, ~~κάθε κατασκευαστής ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές του CO₂ δεν υπερβαίνουν τον οικείο~~ 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 ~~11~~10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή και με το σημείο 5 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι.

↓ νέο

- 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.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

- ☒ 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.

~~Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα ποσοστά καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του εκάστοτε κατασκευαστή που έχουν ταξινομηθεί κατά το αντίστοιχο έτος:~~

- ~~– 70 % το 2014,~~
- ~~– 75% το 2015,~~
- ~~– 80 % το 2016,~~
- ~~– 100 % από το 2017 και εφεξής.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 4~~

~~Στόχοι ειδικών εκπομπών~~

~~Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής ελαφρών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 4 (προσαρμοσμένο)

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:

- ~~65 % το 2012,~~
 - ~~75 % το 2013,~~
 - ~~80 % το 2014,~~
 - ~~100 % από το 2015 ως το 2019,~~
 - 95 % το 2020,
 - 100 % ~~από το τέλος του 2020~~ ☒ από το 2021 ☒ και στο εξής.
-

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 5~~

~~Υπερμόρια~~

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

- ~~3,5 αυτοκίνητα το 2012,~~
 - 3,5 αυτοκίνητα το 2013,
 - 2,5 αυτοκίνητα το 2014,
 - 1,5 αυτοκίνητο το 2015,
 - 1 αυτοκίνητο από το 2016.
-

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 5~~

~~Πιστωτικά υπερμόρια~~

~~Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα με ειδικές εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από 50 g CO₂/km λογίζεται ως:~~

- ~~3,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2014,~~
- 3,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2015,
- 2,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2016,
- 1,5 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα το 2017,
- 1 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα από το 2018.

~~Για τη διάρκεια του προγράμματος πιστωτικών υπερμορίων, ο μέγιστος αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, με ειδικές εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από 50 g CO₂/km, που λαμβάνεται υπόψη όσον αφορά την εφαρμογή των πολλαπλασιαστών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, δεν υπερβαίνει τα 25 000 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανά κατασκευαστή.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος
5
⇒ νέο

Άρθρο 5

Υπερμόρια 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 ⇒ και υπό τους όρους του άρθρου 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 6~~

~~**Στόχος ειδικών εκπομπών για οχήματα αναλλακτικών καυσίμων**~~

~~Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης κατασκευαστή προς το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το άρθρο 4, οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε όχημα που έχει σχεδιαστεί για να μπορεί~~

~~να λειτουργεί με μείγμα βενζίνης με 85 % αιθανόλη («E85») που πληροί τη σχετική κοινοτική νομοθεσία, ή ευρωπαϊκές τεχνικές προδιαγραφές, μειώνονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 κατά 5 % σε αναγνώριση της μεγαλύτερης τεχνολογικής ικανότητας και ικανότητας μείωσης των εκπομπών που παρέχει η κίνηση με βιοκαύσιμα. Η μείωση αυτή εφαρμόζεται μόνον όταν τουλάχιστον το 30 % των πρατηρίων καυσίμων στο κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα παρέχει αυτό το είδος των εναλλακτικών καυσίμων που πληρούν τις κριτήρια αξιοφορίας για τα βιοκαύσιμα που ορίζονται στην οικεία κοινοτική νομοθεσία.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 6

~~Στόχος ειδικών εκπομπών για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κινούνται με εναλλακτικό καύσιμο~~

~~Προκειμένου να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό ένας κατασκευαστής πληροί τους αναφερόμενους στο άρθρο 4 στόχους του ειδικών εκπομπών, οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα το οποίο έχει κατασκευαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να κινηθεί με μείγμα βενζίνης και βιοαιθανόλης με περιεκτικότητα αιθανόλης 85 % («E85»), το οποίο πληροί τις σχετικές διατάξεις της ενοσιακής νομοθεσίας ή τα ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα, μειώνονται, έως την 31η Δεκεμβρίου 2015, κατά 5 %, ως αναγνώριση του γεγονότος ότι κατά τη λειτουργία με βιοκαύσιμα υπάρχουν μεγαλύτερες δυνατότητες όσον αφορά την τεχνολογία και τη μείωση των εκπομπών. Η μείωση αυτή ισχύει μόνο όταν τουλάχιστον το 30 % των πρατηρίων καυσίμων στο κράτος μέλος στο οποίο έχει ταξινομηθεί το ελαφρύ επαγγελματικό όχημα προσφέρουν αυτόν τον τύπο εναλλακτικού καυσίμου, το οποίο να πληροί τα κριτήρια βιωσιμότητας για βιοκαύσιμα σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της σχετικής ενοσιακής νομοθεσίας.~~

Άρθρο 7b

~~Συνδυασμός~~ ☒ Ομαδοποίηση ☒

- ~~1. Οι κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 410, δύνανται να σχηματίζουν ~~συνδυασμό~~ ☒ ομάδα ☒ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν βάσει του άρθρου 4.~~
- ~~2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό ~~συνδυασμού~~ ☒ 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 ~~συνδυαστούν~~ ☒ ομαδοποιηθούν ☒ οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν ~~συνδυασμό~~ ☒ ομάδα ☒ ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:~~
 - ~~α) αναφέρονται οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ~~συνδυασμό~~ ☒ ομάδα ☒.~~

β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής ~~του συνδυασμού~~ ☒ της ομάδας ☒, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για ~~τον συνδυασμό~~ ☒ την ομάδα ☒ και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου ~~στον συνδυασμό~~ ☒ στην ομάδα ☒ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 98.

γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής ~~του συνδυασμού~~ ☒ της ομάδας ☒ θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β).

↓ νέο

δ) προσδιορίζεται η κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M1 ή N1, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής ~~του συνδυασμού~~ ☒ της ομάδας ☒ δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί ~~στον συνδυασμό~~ ☒ στην ομάδα ☒ σύμφωνα με το άρθρο 98, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.
4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ~~συνδυασμό~~ ☒ ομάδα ☒ ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής ~~του συνδυασμού~~ ☒ 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 ~~στον συνδυασμό~~ ☒ στην ομάδα ☒ σύμφωνα με το άρθρο 98, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών ~~του συνδυασμού~~ ☒ της ομάδας ☒ ή τη ~~λύση του συνδυασμού~~ ☒ διάλυση της ομάδας ☒.
5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς ~~συνδυασμού~~ ☒ 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 εμπορικώς εύλογους όρους, οποιοδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος ~~του συνδυασμού~~ ☒ της ομάδας ☒. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων ~~συνδυασμών~~ ☒ ομάδων ☒, όλα τα μέλη ~~ενός συνδυασμού~~ ☒ μιας ομάδας ☒ διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν ~~τον συνδυασμό~~ ☒ 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 ~~στον συνδυασμό~~ ☒ στην ομάδα ☒ ανήκουν στον ίδιο όμιλο στην ίδια ομάδα ~~συνδεδεμένων κατασκευαστών.~~
7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ~~συνδυασμό~~ ☒ 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 ~~8~~ 7 παράγραφος 4.

↓ νέο

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.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 7~~

~~Σύμπραξη~~

~~1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκλιση βάσει του άρθρου 11, έχουν τη δυνατότητα να σχηματίζουν σύμπραξη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.~~

~~2. Η συμφωνία για το σχηματισμό σύμπραξης είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, πρέπει δε να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους κατά το οποίο οι εκπομπές αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν σύμπραξη ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:~~

- ~~α) καθορίζονται οι κατασκευαστές που θα περιλαμβάνονται στη σύμπραξη~~
- ~~β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής της σύμπραξης, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για τη σύμπραξη και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στη σύμπραξη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 και~~
- ~~γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της σύμπραξης θα είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β).~~

~~3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της σύμπραξης δεν εκπληρώνει την υποχρέωση του να πληρώσει το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στη σύμπραξη η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.~~

~~4. Κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή ως προς τον επικεφαλής της σύμπραξης ή την οικονομική του κατάσταση στο μέτρο που μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να ανταποκρίνεται στην υποχρέωσή του να πληρώσει το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που επιβάλλεται στη σύμπραξη σύμφωνα με το άρθρο 9, καθώς και για τυχόν αλλαγές ως προς τα μέλη της σύμπραξης ή τη λύση της σύμπραξης.~~

~~5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται να συνάπτουν διακανονισμούς σύμπραξης με την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικές εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της σύμπραξης. Χωρίς να θίγεται η γενική έκταση εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού έναντι των συμπράξεων αυτών, όλα τα μέλη της σύμπραξης διασφαλίζουν ειδικότερα ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεών τους που διέπουν τη σύμπραξη δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, εκτός από τις ακόλουθες:~~

~~α) μέσες ειδικές εκπομπές CO₂~~

~~β) στόχος ειδικών εκπομπών~~

~~γ) συνολικός αριθμός ταξινομημένων οχημάτων.~~

~~6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή εφόσον όλοι οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται στη σύμπραξη είναι μέρος της ίδιας ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών.~~

~~7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη για την οποία ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και συμπράξεις θα καταγράφονται, θα αναφέρονται και θα είναι διαθέσιμες στα πλαίσια του κεντρικού μητρώου του άρθρου 8 παράγραφος 4.~~

Άρθρο 87

Παρακολούθηση και αναφορά μέσω εκπομπών

1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010 και κάθε επόμενο 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 μετρούνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, ~~αρχής γενομένης από το 2011~~, κάθε κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος ~~ΑΒ~~ του παραρτήματος II και στο μέρος Α του παραρτήματος III σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος ~~ΒΓ~~ 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, ~~αρχής γενομένης από το 2011~~, 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· ~~και~~
 - 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. Σε περιπτώσεις που με βάση τους υπολογισμούς της παραγράφου 5, για το ημερολογιακό έτος 2010 ή 2011, η Επιτροπή θεωρήσει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά το εν λόγω έτος υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών του για το εν λόγω έτος, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~76.~~ 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 ~~το αργότερο στις 8 Δεκεμβρίου 2009. Η Επιτροπή ενημερώνει εν συνεχεία σχετικάς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~8.~~ Σε κάθε κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εκείνη που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

↓ Νέο

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν την ορθότητα και την πληρότητα των δεδομένων που διαβιβάζουν στην Επιτροπή και ορίζουν αρμόδιο επικοινωνίας, ο οποίος είναι διαθέσιμος για να ανταποκρίνεται ταχέως στα αιτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη διόρθωση λαθών και ελλείψεων στα διαβιβασθέντα σύνολα δεδομένων.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~8.~~ Για κάθε ημερολογιακό έτος για το οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 6, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το ποσοστό των παρατηρίων καυσίμων και με τα κριτήρια αειφορίας όσον αφορά το καύσιμο E85, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο.

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)

~~7.~~ Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής δεδομένων βάσει ~~του παρόντος άρθρου~~ 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 ~~14(2)~~ 15 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο ~~14~~ 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 μπορεί να θεσπίσει 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.

~~Άρθρο 8~~

~~Παρακολούθηση και αναφορά των μέσων εκπομπών~~

~~1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και για κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτεια του, σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος Η. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι φορείς που υποβάλλουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια.~~

~~2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2013, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τα στοιχεία που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος Η για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τον μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Γ του παραρτήματος Η.~~

~~3. Κατόπιν αιτήσεως 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 βάσει του παρόντος άρθρου και το δημοσιοποιεί. Από τις 30 Ιουνίου 2013 και κάθε επόμενο έτος, η Επιτροπή 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 που τον αφορά. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά τον αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO₂.~~

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

~~6. Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις 31 Οκτωβρίου είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.~~

~~7. Για τα ημερολογιακά έτη 2012 και 2013 και με βάση τους υπολογισμούς που εκτελούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5, η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή σε περίπτωση που η Επιτροπή εκτιμά ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από τον κατασκευαστή υπερέβησαν τον οικείο στόχο του ειδικών εκπομπών CO₂.~~

~~8. Σε κάθε κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εκείνη που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.~~

~~9. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του παραρτήματος II. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.~~

~~Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί το παράρτημα II με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17.~~

~~109. 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.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 89

Τμήμα υπέρβασης εκπομπών

1. ~~Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου ως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και κάθε επόμενο~~ ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τμήμα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ~~συνδυασμού~~ ομάδας , 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:

~~α) Από το 2014 έως το 2018:~~

~~i) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 3 g CO₂/km:~~

~~$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$~~

~~ii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 2 g CO₂/km αλλά μέχρι 3 g CO₂/km:~~

~~$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$~~

~~iii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 1 g CO₂/km αλλά μέχρι 2 g CO₂/km:~~

~~$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$~~

~~iv) Για υπέρβαση εκπομπών μέχρι 1 g CO₂/km:~~

~~$(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$~~

~~β) Από το 2019 και εφεξής:~~

~~$(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$ 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 ~~1211~~— 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 ~~καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών~~ οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά »: νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, \Rightarrow μετρημένα ξεχωριστά \Leftarrow , των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 παραγράφος 3.

~~3. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς ρυθμίσεις για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.~~

~~4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 9~~

~~Τίμημα υπέρβασης εκπομπών~~

~~1. Όσον αφορά κάθε ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά, για όποιον κατασκευαστή διαπιστώθηκαν μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ που υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το συγκεκριμένο έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή ή, στην περίπτωση σύμπραξης, στον επικεφαλής της σύμπραξης.~~

~~2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:~~

~~α) Από το 2012 έως το 2018:~~

~~i) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 3 g CO₂/km~~

~~$$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/g CO}_2/\text{km}] \times \text{αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων}$$~~

~~ii) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 2 g CO₂/km αλλά λιγότερο από 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/g CO}_2/\text{km}] \times \text{αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων}$$~~

~~iii) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 1 g CO₂/km αλλά λιγότερο από 2 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/g CO}_2/\text{km}] \times \text{αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων}$$~~

~~iv) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά λιγότερο από 1 g CO₂/km~~

~~(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 5 €/g CO₂/km) αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων.~~

~~β) Από το 2019:~~

~~(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 €/g CO₂/km) αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων.~~

~~Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «υπέρβαση εκπομπών», εκτιμώμενη κατά το άρθρο 4, νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά το οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές του κατασκευαστή λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων εκπομπών CO₂ λόγω των εγκεκριμένων καινοτόμων τεχνολογιών υπερβαίνουν το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το ημερολογιακό έτος, στρογγυλευμένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο και ως «πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων» νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά το εν λόγω έτος, σύμφωνα με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής, ως εκτίθενται στο άρθρο 4.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 7

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 1514 παράγραφος 2.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

~~Άρθρο 10~~

~~Δημοσίευση επιδόσεων των κατασκευαστών~~

~~1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2011, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο, στον οποίο εμφανίζονται για κάθε κατασκευαστή:~~

- ~~α) ο στόχος ειδικών εκπομπών του για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος;~~
- ~~β) οι μέσες του ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος;~~
- ~~γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων του ειδικών εκπομπών CO₂ 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 στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και~~

~~ε) η μέση μάζα για όλα τα νέα επιβατικά οχήματα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.~~

~~2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2013 στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μνημονεύεται επίσης εάν ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~409~~

Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου ~~2013 και 31 Οκτωβρίου~~ κάθε επόμενου έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει με εκτελεστικές πράξεις κατάλογο όπου ~~για κάθε κατασκευαστή~~ 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 ~~οικείων~~ 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 .

↓ νέο

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.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

2. ~~Από τις 31 Οκτωβρίου 2015, ο~~ 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.

↓ νέο

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 a_{2021} , a_{2025} και a_{2030} τις οποίες υπολόγισε η Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.2.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Άρθρο ~~10~~

Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

1. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι 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 ~~ομάδας~~ ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών· ή
- β) είναι μέλος ~~ομάδας~~ 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 ~~ομάδας~~ 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 \Rightarrow με δυνατότητα ανανέωσης \Leftarrow . 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 \Rightarrow δοκιμαστικής \Leftarrow 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 ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. \Rightarrow Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση. \Leftarrow

~~4. Ο κατασκευαστής που υπόκειται σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την επιλεξιμότητά του για παρέκκλιση.~~

~~5. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 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.~~

~~6. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή του επιβάλλει τιμήμα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 9.~~

~~7. Η Επιτροπή εκδίδει συμπληρωματικούς κανόνες για τις παραγράφους 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρέκκλισεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την εκτίμηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17.~~

~~8. Οι αιτήσεις παρέκκλισης, οι οποίες περιλαμβάνουν τις υποστηρικτικές πληροφορίες, κάθε κοινοποίηση κατά την παράγραφο 4, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 5 και κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 6, καθώς και τις πράξεις που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 7, είναι διαθέσιμες στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του~~

~~Άρθρο 11~~

~~Παρέκλισεις για ορισμένους κατασκευαστές~~

~~1. Αίτηση παρέκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δικαιούται να υποβάλλει κατασκευαστής ο οποίος κατασκευάζει λιγότερα από 10 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος και:~~

- ~~α) δεν είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών ή~~
- ~~β) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, η οποία είναι υπεύθυνη συνολικώς για λιγότερα από 10 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος ή~~
- ~~γ) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και το δικό του κέντρο σχεδιασμού.~~

~~2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο. 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 παρέκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1·~~
- ~~γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της μάζας και των ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων και~~
- ~~δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών του εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζομένου οχήματος.~~

~~3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκλιση 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~~

⁴⁴ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

~~αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση.~~

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

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 8 στοιχείο β) (προσαρμοσμένο)

~~β) εάν η αίτηση σχετίζεται με το παράρτημα I σημείο 1 στοιχεία α) και β), στόχο που συνιστά μείωση κατά 25 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 25 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 8 στοιχείο γ)

~~βγ) εάν η αίτηση σχετίζεται με το στοιχείο γ) του σημείου 1 του παραρτήματος I, 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.~~

↓ 443/2009

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 ~~98~~.

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 8 στοιχείο δ)

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο ~~14a~~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.

↓ 443/2009

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 Συμβουλίου, ~~της 30ής Ματίου 2001, σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής~~⁴⁵.

Άρθρο ~~11~~2

Οικολογικές καινοτομίες

⁴⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ματίου 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).

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 9 στοιχείο α)
⇒ νέο

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~~ ~~στόχου~~ ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.

↓ νέο

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

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
→₁ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 9 στοιχείο β)
⇒ νέο

2. →₁ 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~~¹⁴ παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού. ← Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:

α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξοικονόμηση CO₂ που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·

β) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO₂·

γ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην emπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂·

δ) ~~ή~~ οι καινοτόμοι 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 ~~καινοτομικού~~ ενωσιακού δικαίου. ⇒ Με ισχύ από την 1η

Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο αυτό δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού. ↩

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 9 στοιχείο γ)

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.

↓ 443/2009

4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 12~~

~~Οικολογικές καινοτομίες~~

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) (προσαρμοσμένο)

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

~~Η συνολική συμβολή των εν λόγω τεχνολογιών στη μείωση του στόχου ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.~~

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β) (προσαρμοσμένο)

~~2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012 η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που προβλέπονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές~~

~~πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω λεπτομερείς διατάξεις είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και βασίζονται στα ακόλουθα κριτήρια για καινοτόμους τεχνολογίες:~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την εξοικονόμηση CO₂ που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών:~~

~~β) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO₂:~~

~~γ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂ ή σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 ούτε να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων ενωσιακού δικαίου.~~

~~3. Ο προμηθευτής ή κατασκευαστής που αιτείται την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης επαλήθευσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση πιθανής αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας που έχει ήδη εγκριθεί, στην έκθεση αναφέρεται η εν λόγω αλληλεπίδραση και στην έκθεση επαλήθευσης εκτιμάται ο βαθμός στον οποίο η αλληλεπίδραση αυτή τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.~~

~~4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.~~

↓ νέο

Άρθρο 12

Εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση ενέργειας

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και τις τιμές κατανάλωσης ενέργειας που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.
2. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα, από τους κατασκευαστές ή τις εθνικές αρχές, κατά περίπτωση, αξιόπιστων μη προσωπικού χαρακτήρα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και την κατανάλωση ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

3. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο με εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 13

~~Εξέταση και υποβολή έκθεσης~~ ☒ Προσαρμογές τιμών M_0 και TM_0 ☒

~~1. Το 2010, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα εξετάζεται η συντελούμενη πρόοδος εφαρμογής της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα.~~

↓ νέο

1. Οι τιμές M_0 και TM_0 που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρη A και B προσαρμόζονται ως εξής:

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~2.~~ α) Έως τις 31 Οκτωβρίου ~~2014~~ ☒ 2020 ☒, ~~και εν συνεχεία ανά τριετία, εγκρίνονται μέτρα για την τροποποίηση του παραρτήματος I προσαρμόζοντας η τιμή M_0 , που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα, ☒ 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. ⇐~~

↓ νέο

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 ΤΜ₀ στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β 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 ΤΜ₀ ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.

↓ 443/2009

~~Τα μέτρα αυτά τίθενται σε ισχύ για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 και εν συνεχεία ανά τριετία.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 10 στοιχείο α) (προσαρμοσμένο)

2. Η Επιτροπή, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θεσπίζει τα μέτρα ~~αυτά~~ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με το άρθρο 16~~14~~.

↓ 510/2011

Άρθρο ~~13~~14

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

↓ νέο

1. Η Επιτροπή το 2024 θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από πρόταση για τροποποίηση του κανονισμού. Η έκθεση αυτή θα εξετάσει, μεταξύ άλλων, την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες που προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, 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 Συμβουλίου⁴⁶.

⁴⁶ 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).

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α) (προσαρμοσμένο)

~~1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 η Επιτροπή επανεξετάζει τους στόχους ειδικών εκπομπών και τις λεπτομέρειες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και άλλες πτυχές του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να καθορίσει τους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο μετά το 2020. Ως εκ τούτου, η εκτίμηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης συνάδει με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και τις επιπτώσεις για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει τυχόν κατάλληλες προτάσεις τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων την πιθανή θέσπιση ρεαλιστικού και εφικτού στόχου, που θα βασίζεται σε συνολική εκτίμηση αντικτύπου με την οποία θα μελετάται η συνεχής ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και των κλάδων που εξαρτώνται από αυτήν. Κατά την εκπόνηση αυτών των προτάσεων, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι αυτές είναι κατά το δυνατόν ουδέτερες από άποψη ανταγωνισμού, κοινωνικά δίκαιες και βιώσιμες.~~

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~2. Η Επιτροπή, εάν κρίνεται σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως το 2014, για συμπερίληψη στον παρόντα κανονισμό οχημάτων των κατηγοριών N₂ και M₂ όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2610 kg, καθώς και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, με σκοπό την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου από το 2020.~~

~~3. Μέχρι το 2014, η Επιτροπή, μετά από εκτίμηση επιπτώσεων, δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων αποτυπώματος και ωφέλιμου φορτίου και με τη χρήση τους ως παραμέτρων χρησιμότητας για τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση του παραρτήματος I, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.~~

~~5. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2016 και, εν συνεχεία, ανά τριετία, η Επιτροπή τροποποιεί το παράρτημα I με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17, με σκοπό την προσαρμογή της τιμής M₀ που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα στη μέση μάζα των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη.~~

~~Οι προσαρμογές αυτές τίθενται σε ισχύ για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2018 και, εν συνεχεία, ανά τριετία.~~

~~4. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ορίζει διαδικασία για τον υπολογισμό αντιπροσωπευτικών τιμών για τις εκπομπές CO₂, την αποδοτικότητα καυσίμου και τη μάζα των ολοκληρωμένων οχημάτων, διασφαλίζοντας την έγκαιρη πρόσβαση του κατασκευαστή του οχήματος βάσης στη μάζα και στις ειδικές εκπομπές CO₂ του ολοκληρωμένου οχήματος.~~

~~6. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση των διαδικασιών μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.~~

~~Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~32. Από το 2012, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 και ενδέχεται, κατά περίπτωση, προβαίνει σε αξιολόγηση αντικτύπου προκειμένου να επανεξετάσει έως το 2014, κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, 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 στην πραγματική συμπεριφορά των εκπομπών στις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και για να περιληφθούν οι εγκεκριμένες καινοτόμες τεχνολογίες, κατά την έννοια του άρθρου 12, οι οποίες θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη στον κύκλο δοκιμών. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι εν λόγω διαδικασίες αναθεωρούνται στη συνέχεια σε τακτά χρονικά διαστήματα.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~4. Μέχρι το 2010, η Επιτροπή επανεξετάζει την οδηγία 2007/46/ΕΚ, έτσι ώστε κάθε τύπος/έκδοση/παραλλαγή να αντιστοιχεί σε ενιαία σειρά καινοτόμων τεχνολογιών.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 10 στοιχείο γ) (προσαρμοσμένο)

~~5. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2015, η Επιτροπή επανεξετάζει τους στόχους ειδικών εκπομπών και τις εκεί καθοριζόμενες λεπτομέρειες καθώς και άλλες πτυχές του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων κατά πόσον χρειάζεται ακόμη η παράμετρος χρηστικότητας και ποια από τις δύο παραμέτρους χρηστικότητας, η μάζα ή το αποτύπωμα, είναι περισσότερο βιώσιμη, προκειμένου να καθορίσει τους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα για την περίοδο μετά το 2020. Ως προς αυτό, η αξιολόγηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης θα γίνει σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και τις συνέπειες για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει κατάλληλες προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένου του ενδεχόμενου καθορισμού ενός ρεαλιστικού και εφικτού στόχου, βάσει συνολικής αξιολόγησης των επιπτώσεων που θα εξετάζει τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της~~

~~αυτοκινητοβιομηχανίας και των συναφών βιομηχανιών. Κατά την εκπόνηση των προτάσεων αυτών, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι είναι όσο το δυνατόν πιο ουδέτερες από άποψη ανταγωνισμού και είναι κοινωνικά δίκαιες και βιώσιμες.~~

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

~~6. Μέχρι το 2014, η Επιτροπή, κατόπιν αξιολογήσεως των επιπτώσεων, δημοσιεύει έκθεση για τη διαθεσιμότητα των δεδομένων του αποτελέσματος και της χρήσης του ως παραμέτρου για τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και, εφόσον κριθεί σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση του παραρτήματος I.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 10 στοιχείο δ)
⇒ νέο

73. 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 ~~14~~15 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο ~~14α~~ 16 για να προσαρμόζει τους τύπους του παραρτήματος I, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει του πρώτου εδαφίου, 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.

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β)

~~Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τις παραμέτρους συσχέτισης που είναι αναγκαίες προκειμένου να αντικατοπτρίζονται τυχόν αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁴⁷. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.~~

⁴⁷ ~~Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).~~

~~Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17 να προσαρμόζει τον μαθηματικό τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα I, εφαρμόζοντας τη μεθοδολογία που εγκρίνεται βάσει του πρώτου εδαφίου, 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.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 11 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~Άρθρο 15~~

~~Διαδικασία επιτροπής~~

- ~~1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών~~ Ενεργειακής Ένωσης που έχει συσταθεί βάσει του [άρθρου ~~937~~ της απόφασης αριθ. ~~280/2004/ΕΚ~~ [του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. [...]] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸ ⁴⁹ . Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁰.
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.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 14~~

~~Διαδικασία επιτροπής~~

- ~~1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 9 της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου~~

⁴⁸ ~~Απόφαση αριθ. 280/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Κοινότητα και εφαρμογής του πρωτοκόλλου του Κιότο (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 1).~~

⁴⁹ ~~Κανονισμός (ΕΕ) [.../...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης (ΕΕ L).~~

⁵⁰ ~~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).~~

~~και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Κοινότητα και εφαρμογής του πρωτοκόλλου του Κιότο⁵¹. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.~~

~~2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.~~

↓ 253/2014 άρθρο 1 παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)

~~2α. Όταν η επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 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.~~

↓ 333/2014 άρθρο 1 παράγραφος 12 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~14~~16

Άσκηση της εξουσιοδότησης

~~1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.~~

~~21. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος ~~7~~8 ~~παράγραφος 9~~ δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο ~~10~~11 παράγραφος 8, ⇒ στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο ⇐, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 ~~τρίτο εδάφιο~~ και στο άρθρο ~~13~~ ~~παράγραφος 7~~ 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για ~~χρονική περίοδο πέντε ετών από τις 8 Απριλίου 2014~~ ⇒ αόριστη διάρκεια 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 πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιταχθούν στην εν λόγω παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.~~~~

~~32. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο ~~8~~ ~~παράγραφος 9~~7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο ~~10~~11 παράγραφος 8, ⇒ στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, ⇐ στο άρθρο 13 παράγραφος 2 ~~τρίτο εδάφιο~~ και στο άρθρο ~~13~~ ~~παράγραφος 7~~14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο 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*~~

⁵¹ EEL 49 της 19.2.2004, σ. 1.

Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

43. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

54. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 7 ~~8 παράγραφος 9~~ δεύτερο εδάφιο, το άρθρο ~~11~~10 παράγραφος 8, ⇨ το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο ⇐, το άρθρο 13 παράγραφος 2 ~~τρίτο εδάφιο~~ και το άρθρο ~~13 παράγραφος 7~~ 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο 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.

↓ 510/2011 (προσαρμοσμένο)

~~1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 13 παράγραφος 5 και στο άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο, ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 3η Ιουνίου 2011. Η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με τη δοθείσα εξουσιοδότηση το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο την ανακαλέσουν σύμφωνα με το άρθρο 16.~~

~~2. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί συγχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.~~

~~3. Η εξουσία για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή, υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στα άρθρα 16 και 17.~~

~~Άρθρο 16~~

~~Ανάκληση της εξουσιοδότησης~~

~~1. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 13 παράγραφος 5 και στο άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο, μπορεί να ανακληθεί, ανά πάσα στιγμή, από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.~~

~~2. Το θεσμικό όργανο που κίνησε εσωτερική διαδικασία για να αποφασίσει εάν πρόκειται να ανακαλέσει την εξουσιοδότηση επιδιώκει να ενημερώσει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος το άλλο θεσμικό όργανο και την Επιτροπή, πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, αναφέροντας την εξουσιοδότηση που ενδέχεται να αποτελέσει αντικείμενο ανάκλησης και τους πιθανούς λόγους της ανάκλησης.~~

~~3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ αμέσως ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που διευκρινίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν. Δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

~~Άρθρο 17~~

~~Διατύπωση αντιρρήσεων έναντι των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων~~

~~1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να διατυπώσουν αντιρρήσεις σχετικά με κατ' εξουσιοδότηση πράξη εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης.~~

~~Κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, αυτή η προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες.~~

~~2. Εάν, κατά τη λήξη της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο διατύπωσε αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, αυτή δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της.~~

~~Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη μπορεί να δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και να αρχίζει να ισχύει πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να μην προβάλλουν αντιρρήσεις.~~

~~3. Εάν είτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε το Συμβούλιο διατυπώσει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εκθέτει τους σχετικούς λόγους.~~

↓ νέο

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, για να προσδιορίσει τις διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης εν χρήσει των ελαφρών οχημάτων όσον αφορά τις πιστοποιημένες τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων.»

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~1518~~

Κατάργηση

~~Η απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 2010.~~

~~Ωστόσο, τα άρθρα 4, 9 και 10 της εν λόγω απόφασης εξακολουθούν να ισχύουν έως ότου η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με τα δεδομένα της παρακολούθησης για το ημερολογιακό έτος 2009.~~

↓ νέο

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

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

↓ 443/2009 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~1619~~

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ~~επίτη~~ ☒ 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*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ
ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ
ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (αναδιατύπωση).

2. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ:

Κεφάλαιο και άρθρο: Κεφάλαιο προϋπολογισμού 71 – Πρόστιμα και ποινές, Θέση προϋπολογισμού 7 1 9 1 – Λοιπά πρόστιμα και χρηματικές ποινές χωρίς ειδικό προσδιορισμό

Ποσό που εγγράφεται στον προϋπολογισμό για το έτος αναφοράς: π.υ. (βλ. ενότητα 5)

3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

- Πρόταση χωρίς δημοσιονομική επίπτωση
- Πρόταση χωρίς δημοσιονομική επίπτωση στις δαπάνες αλλά με δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

(εκατ. EUR, μέχρι πρώτου δεκαδικού ψηφίου)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα ⁵²

⁵² Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ίδιους πόρους (γεωργικές εισφορές, εισφορές για τη ζάχαρη, δασμοί), τα ποσά που αναφέρονται πρέπει να είναι καθαρά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.

Κεφάλαιο προϋπολογισμού 71 – Πρόστιμα και ποινές, Θέση προϋπολογισμού 7 1 9 1 – Λοιπά πρόστιμα και χρηματικές ποινές χωρίς ειδικό προσδιορισμό	π.υ. (βλ. ενότητα 5)
--	-----------------------------

4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Πέραν της εφαρμογής του δημοσιονομικού κανονισμού για την αποτροπή των περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας, στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων θα πραγματοποιηθεί έλεγχος ποιότητας και επαλήθευση των υποβληθέντων στοιχείων.

5. ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της πρότασης, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή ή, σε περίπτωση ομαδοποίησης, στον επικεφαλής ομάδα, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών. Η διαδικασία είναι σύμφωνη με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009⁵³ και με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011⁵⁴ που ισχύουν σήμερα και πρόκειται να συγχωνευτεί και να αντικατασταθεί με τη νέα νομοθεσία. Οι μέθοδοι για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης θεσπίζονται με την απόφαση 2012/100/ΕΕ της Επιτροπής⁵⁵ και την απόφαση 2012/99/ΕΕ της Επιτροπής⁵⁶.

Δεδομένου ότι θα προκύψουν έσοδα μόνο αν ένας κατασκευαστής υπερβεί τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί αν θα υπάρξουν έσοδα ούτε, αν υπάρξουν, να προσδιοριστεί το μέγεθός τους.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>