



Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2018
(OR. en)

15615/18

Διοργανικός φάκελος:
2018/0143(COD)

CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 14874/18

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων
- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Επιτροπή ενέκρινε την πρότασή της στις 17 Μαΐου 2018. Στόχος του προτεινόμενου κανονισμού είναι να θεσπίσει πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να βοηθήσει τα κράτη μέλη να υλοποιήσουν τους στόχους τους για τη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 (ο «κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών»), που αφορά τις εκπομπές από τομείς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ.

2. Ο προτεινόμενος κανονισμός καθορίζει συνολικό στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της τάξης του 15 % από το 2025 και εξής, σε σύγκριση με τα επίπεδα εκπομπών του 2019, και φιλόδοξο στόχο μείωσης κατά τουλάχιστον 30 % από το 2030 και εξής. Σύμφωνα με την πρόταση, ο τελικός στόχος που θα ισχύει από το 2030 και εξής θα επιβεβαιωθεί στο πλαίσιο επανεξέτασης που θα πραγματοποιηθεί το 2022. Επιπλέον προτείνεται, στο πλαίσιο της επανεξέτασης, να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των προτύπων στα μικρότερα φορτηγά, τα λεωφορεία, τα πούλμαν και τα ρυμουλκούμενα. Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως εργοταξιακά φορτηγά, απορριμματοφόρα οχήματα και αναμεικτères σκυροδέματος εξαιρούνται από στόχους σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO₂.
3. Για να παρασχεθούν κίνητρα για την ανάπτυξη και τη διάθεση στην αγορά της ΕΕ οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEVs) τα οποία δεν θα υπόκεινται ακόμη στους στόχους εκπομπών CO₂ στο πλαίσιο του προτεινόμενου κανονισμού, προτείνεται ένα σύστημα «πιστωτικών υπερμορίων», σύμφωνα με το οποίο τα οχήματα αυτά θα υπολογίζονται ως περισσότερα του ενός οχήματα κατά τον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή. Τα πιστωτικά υπερμόρια θα υπόκεινται σε προκαθορισμένα ανώτατα όρια, προκειμένου να αποφευχθεί η αποδυνάμωση των περιβαλλοντικών στόχων του κανονισμού.
4. Αποσκοπώντας στην προώθηση της οικονομικά αποδοτικής υλοποίησης, η πρόταση προβλέπει αποταμίευση και δανεισμό πιστώσεων CO₂. Προβλέπεται ακόμη χρηματική ποινή, υπό μορφή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, σε περίπτωση μη τήρησης των στόχων εκπομπών CO₂. Επιπλέον, η πρόταση προβλέπει μέτρα που εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα αξιόπιστων και αντιπροσωπευτικών στοιχείων από τους κατασκευαστές σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου.
5. Στις 9 Οκτωβρίου 2018, το Συμβούλιο (Περιβάλλον) πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με δύο βασικά θέματα της πρότασης: τους προτεινόμενους στόχους και το προτεινόμενο σύστημα κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.
6. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τις τροπολογίες του για την πρόταση της Επιτροπής στη σύνοδο ολομέλειας της 14ης Νοεμβρίου 2018 (με 373 ψήφους υπέρ, 285 ψήφους κατά και 16 αποχές).
7. Μετά από λεπτομερή εξέταση της πρότασης σε τεχνικό επίπεδο, στις 7 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (EMA) εξέτασε την πρόταση με βάση συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας¹.

¹ έγγρ. 14874/18

8. Βάσει της συζήτησης στην ΕΜΑ, η Προεδρία εκπόνησε ένα ελαφρώς προσαρμοσμένο συμβιβαστικό κείμενο, ως βάση για τη συζήτηση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου (Περιβάλλον) της 20ής Δεκεμβρίου, που αποσκοπεί στην επίτευξη γενικής προσέγγισης σχετικά με την πρόταση. Το αναθεωρημένο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος σημειώματος.

II. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

9. Τα κυριότερα εκκρεμή ζητήματα της πρότασης αφορούν τους στόχους για το 2025 και το 2030 καθώς και τα κίνητρα για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV).
- Σχετικά με τους στόχους, οι θέσεις των αντιπροσωπιών διχάζονται μεταξύ εκείνων που υποστηρίζουν τους στόχους που προτείνονται από την Προεδρία, η οποία ακολουθεί την προσέγγιση της αρχικής πρότασης της Επιτροπής και εκείνων που ζητούν πιο φιλόδοξους στόχους. Ειδικότερα, ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν ο στόχος για το 2030 να καθοριστεί στο επίπεδο του 30 % ή υψηλότερο, να είναι δεσμευτικός και να μπορεί να αναπροσαρμοστεί μόνο προς τα άνω στο πλαίσιο της επανεξέτασης του 2022. Λίγες αντιπροσωπίες τάχθηκαν επίσης υπέρ της αύξησης του προτεινόμενου στόχου για το 2025 σε 20%.
 - Όσον αφορά την επιλογή του συστήματος παροχής κινήτρων για την ανάπτυξη και χρήση ZLEV, κατόπιν αιτήματος πολλών αντιπροσωπιών, η Προεδρία αποφάσισε να εξαιρέσει τα λεωφορεία και τα πούλμαν από το σύστημα αυτό στο συμβιβαστικό κείμενο που υποβλήθηκε στην ΕΜΑ. Λίγες αντιπροσωπίες αντιτίθενται στην εξαίρεσή τους. Επιπλέον, ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν να αντικατασταθεί το σύστημα πιστωτικών υπερμορίων από το 2025 και εξής με σύστημα που βασίζεται σε κριτήρια αναφοράς για ετήσιες πωλήσεις ZLEV με ανώτατο όριο 3 %. Ορισμένες άλλες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την υποστήριξή τους προς τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας, σύμφωνα με την οποία η καθιέρωση συστήματος κριτηρίων αναφοράς από το 2025 και εξής θα θεωρηθεί μέρος της επανεξέτασης.
10. Στην ΕΜΑ, ορισμένες άλλες αντιπροσωπίες τάχθηκαν υπέρ της εκ νέου εισαγωγής μνείας των συνδυασμών οχημάτων μεγαλύτερου βάρους και μήκους, δηλαδή σπονδυλωτών εννοιών. Άλλες προτάσεις, οι οποίες τυγχάνουν υποστήριξης έως ένα βαθμό στην ΕΜΑ, περιλαμβάνουν τα εξής: μείωση του επιπέδου των κυρώσεων που επιβάλλονται κατά την περίοδο έως το 2025· συνεκτίμηση, κατά την επανεξέταση, των συνθετικών και εναλλακτικών καυσίμων στο πλαίσιο του συστήματος παροχής κινήτρων· και αντικατάσταση του επί του παρόντος προτεινόμενου ορισμού των οχημάτων χαμηλών εκπομπών από κατώτατο όριο ειδικό για τις επιμέρους ομάδες, στον οποίο θα λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές εκπομπές της ομάδας.

Μετά τη συζήτηση στην EMA, η Προεδρία διατήρησε τις αλλαγές που προτείνονται στην προηγούμενη συμβιβαστική πρόταση, προτείνει ωστόσο μια προσθήκη στην αιτιολογική παράγραφο 34 όσον αφορά την επανεξέταση σχετικά με τις σπονδυλωτές και διατροφικές έννοιες².

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το Συμβούλιο (Περιβάλλον) καλείται να επιλύσει τα ζητήματα που εκκρεμούν και να εγκρίνει γενική προσέγγιση με βάση το κείμενο που παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος σημειώματος.

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

² Επιπλέον, έγιναν ορισμένες επικαιροποιήσεις τεχνικής φύσης..

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

(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 Επιτροπής³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής: «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» θέτει έναν σαφή 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 και να έχουν σταθερά πτωτική πορεία προς το μηδέν. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει επίσης να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση.

³ ΕΕ C της , , σ. .

⁴ ΕΕ C της , , σ. .

- (2) Μετά την ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή ενέκρινε δύο δέσμες μέτρων για την κινητικότητα τον Μάιο⁵ και τον Νοέμβριο του 2017⁶. Οι εν λόγω δέσμες μέτρων καθορίζουν θετικό θεματολόγιο που αποσκοπεί επίσης στη διασφάλιση ομαλής μετάβασης στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους.
- (3) Ο παρών κανονισμός εντάσσεται στην τρίτη δέσμη μέτρων της Επιτροπής για την κινητικότητα, με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση», η οποία αποτελεί συνέχεια της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Επενδύοντας στην έξυπνη, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία: Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ»⁷, και αποσκοπεί στην ολοκλήρωση της διαδικασίας που επιτρέπει στην Ένωση να αποκομίσει όλα τα οφέλη από τον εκσυγχρονισμό της κινητικότητας και την απεξάρτησή της από τον άνθρακα. Στόχος αυτής της τρίτης δέσμης για την κινητικότητα είναι να καταστεί η ευρωπαϊκή κινητικότητα ασφαλέστερη και πιο προσιτή, η ευρωπαϊκή βιομηχανία πιο ανταγωνιστική, οι ευρωπαϊκές θέσεις εργασίας πιο ασφαλείς και το σύστημα κινητικότητας να είναι καθαρότερο και καλύτερα προσαρμοσμένο στην επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Κάτι τέτοιο θα απαιτήσει την πλήρη δέσμευση της Ένωσης, των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων μερών, ιδίως όσον αφορά την ενίσχυση των προσπάθειών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- (4) Ο παρών κανονισμός, μαζί με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα⁸, προσφέρουν σαφή λύση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών και συμβάλλουν στην επίτευξη του δεσμευτικού στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 σε όλο το φάσμα της οικονομίας κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με το 1990, όπως επικυρώθηκε στα συμπεράσματα που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 6 Μαρτίου 2015 ως εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της Συμφωνίας των Παρισίων [...].

⁵ Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους, COM(2017) 283 final.

⁶ Παροχή κινητικότητας χαμηλών εκπομπών Μια Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, χειραφετεί τους καταναλωτές και υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζόμενους, COM(2017) 675 final.

⁷ Επενδύοντας στην έξυπνη, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ, COM(2017) 0479 final.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, (ΕΕ L, ..., σ.).

- (5) 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 Ένωσης. Στους τομείς αυτούς μεγάλο ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις οδικές μεταφορές, των οποίων οι εκπομπές παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, θα αντισταθμιστούν οι μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- (6) 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.
- (7) Η ενεργειακή απόδοση που συμβάλλει στον μετριασμό της ζήτησης είναι μία από τις πέντε αμοιβαίως ενισχυόμενες και στενά αλληλένδετες διαστάσεις που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την στρατηγική για την ενεργειακή Ένωση⁹, στόχος της οποίας είναι να απολαμβάνουν οι καταναλωτές στην Ένωση ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια. Η ανακοίνωση αναφέρει ότι, ενώ όλοι οι οικονομικοί τομείς πρέπει να λάβουν μέτρα για να αυξήσουν την αποδοτικότητα της κατανάλωσης ενέργειας, οι μεταφορές έχουν τεράστιο δυναμικό ενεργειακής απόδοσης [...].
- (8) Οι εκπομπές CO₂ από τα βαρέα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών, των λεωφορείων και των πούλμαν, αντιπροσωπεύουν περίπου το 6 % των συνολικών εκπομπών CO₂ στην Ένωση και περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών CO₂ των οδικών μεταφορών. Χωρίς να ληφθούν περαιτέρω μέτρα, το μερίδιο των εκπομπών από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αναμένεται να αυξηθεί κατά περίπου 9 % μεταξύ του 2010 και του 2030. Επί του παρόντος, το δίκαιο της Ένωσης δεν ορίζει απαιτήσεις για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων: Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή (COM(2015) 80 final).

- (9) Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό ενεργειακής απόδοσης και να διασφαλιστεί ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών στο σύνολό του συμβάλλει στις συμφωνηθείσες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, είναι σκόπιμο να συμπληρωθούν τα ήδη υπάρχοντα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με τη θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα εν λόγω πρότυπα θα αποτελέσουν κινητήρια δύναμη για την καινοτομία στις αποδοτικές από πλευράς καυσίμου τεχνολογίες, συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ηγετικής της θέσης των κατασκευαστών και των προμηθευτών της Ένωσης στον τομέα της τεχνολογίας.
- (10) Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα και η ανάγκη διαφύλαξης μιας ενιαίας αγοράς που λειτουργεί σωστά τόσο για τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών, όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σκόπιμο να οριστούν πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Τα πρότυπα αυτά θα πρέπει [...] να μην θίγουν τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού.
- (11) Κατά τον καθορισμό των επιπέδων μείωσης που θα πρέπει να επιτευχθούν από τον στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης, θα πρέπει να συνυπολογιστεί η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά την αποδοτική ως προς το κόστος συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών για τους τομείς που καλύπτονται από [...] τον κανονισμό [...] (ΕΕ) 2018/842 ¹⁰ έως το 2030, το κόστος και η εξοικονόμηση που θα έχουν ως αποτέλεσμα για την κοινωνία, τους κατασκευαστές, τους μεταφορείς, τους καταναλωτές, καθώς και οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους στην απασχόληση, στην καινοτομία και τα παράλληλα οφέλη που δημιουργούνται σε επίπεδο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βελτίωσης της ενεργειακής ασφάλειας.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26-42).

- (12) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 θεσπίστηκε νέα διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμων επιμέρους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων¹¹. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400¹² της Επιτροπής παρέχει μια μεθοδολογία, με βάση το εργαλείο VECTO, μέσω της οποίας μπορούν να προσομοιωθούν οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου συνολικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Η μεθοδολογία επιτρέπει τη συνεκτίμηση της ποικιλομορφίας του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και του υψηλού βαθμού προσαρμογής επιμέρους οχημάτων. Σε πρώτο στάδιο, από την 1η Ιουλίου 2019, οι εκπομπές CO₂ καθορίζονται για τέσσερις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αντιπροσωπεύουν περίπου το 65 % έως το 70 % όλων των εκπομπών CO₂ από τον στόλο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης.
- (13) Λαμβανομένης υπόψη της καινοτομίας και για να συνυπολογιστεί η εφαρμογή νέων τεχνολογιών που βελτιώνουν την εξοικονόμηση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, το εργαλείο προσομοίωσης VECTO καθώς και ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 θα ενημερώνονται συνεχώς και εγκαίρως.
- (14) Τα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 πρέπει να παρακολουθούνται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για τον καθορισμό των στόχων μείωσης που πρέπει να επιτευχθούν από τις τέσσερις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με τις υψηλότερες εκπομπές στην Ένωση, καθώς και για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ.1.

- (15) Θα πρέπει να οριστεί στόχος μείωσης για το 2025 ως σχετική μείωση με βάση τις μέσες εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2019 έως την 30ή Ιουνίου 2020, ο οποίος θα αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη άμεσα διαθέσιμων αποδοτικών ως προς το κόστος τεχνολογιών για συμβατικά οχήματα. Ο στόχος μείωσης κατά 30 % για το 2030 [...] θα πρέπει να θεωρηθεί φιλόδοξος και ο τελικός στόχος για το 2030 και εξής θα πρέπει να επιβεβαιωθεί σύμφωνα με επανεξέταση που θα διεξαχθεί το 2022, καθώς υπάρχουν περισσότερες αβεβαιότητες σχετικά με την υιοθέτηση πιο προηγμένων τεχνολογιών που δεν είναι ακόμη άμεσα διαθέσιμες. Εάν δεν επιβεβαιωθεί ο ενισχυμένος στόχος για το 2030 και εξής, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει ο στόχος μείωσης που έχει καθοριστεί για το 2025 και εξής.
- 15α) Για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία των εκπομπών αναφοράς CO₂ έναντι της αύξησης εκπομπών CO₂ από οχήματα με αθέμιτα διαδικαστικά μέσα, γεγονός που δεν θα ήταν αντιπροσωπευτικό μιας κατάστασης στην οποία οι εκπομπές CO₂ υπόκεινται ήδη σε ρύθμιση, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μεθοδολογία για τη διόρθωση των εκπομπών αναφοράς, όπου απαιτείται.
- (16) Το υδροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) είναι διαθέσιμο εναλλακτικό καύσιμο αντί του πετρελαίου ντίζελ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η ανάπτυξη των υφιστάμενων και μελλοντικών πιο καινοτόμων τεχνολογιών με βάση το ΥΦΑ θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων για τις εκπομπές CO₂ βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, καθώς η χρήση τεχνολογιών ΥΦΑ οδηγεί σε χαμηλότερες εκπομπές CO₂ σε σύγκριση με τα οχήματα ντίζελ. Το δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα ΥΦΑ λαμβάνεται ήδη πλήρως υπόψη στο VECTO. Επιπλέον, οι υφιστάμενες τεχνολογίες ΥΦΑ διασφαλίζουν χαμηλό επίπεδο εκπομπών αέριων ρύπων, όπως NO_x και σωματίδια. Υπάρχει επίσης επαρκής ελάχιστη υποδομή ανεφοδιασμού, η οποία αναπτύσσεται περαιτέρω στο πλαίσιο των εθνικών πολιτικών για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.
- (17) Κατά τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς για το [...] που χρησιμεύουν ως βάση για τον καθορισμό των στόχων μείωσης για το 2025 και το 2030, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το αναμενόμενο δυναμικό μείωσης του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων [...]. Επομένως, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από τον υπολογισμό αυτόν επαγγελματικά οχήματα, όπως οχήματα που χρησιμοποιούνται για την αποκομιδή απορριμμάτων ή σε εργοτάξια. Τα εν λόγω οχήματα έχουν λίγα συγκριτικά διανυθέντα χιλιόμετρα και, λόγω του ειδικού τους τύπου οδήγησης, τα τεχνικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου δεν φαίνεται να είναι αποδοτικά ως προς το κόστος, όπως για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση εμπορευμάτων.

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

- (21) Σε αντίθεση με τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά, δεν διατίθενται ακόμη στην αγορά βαρέα επαγγελματικά οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, εκτός από τα λεωφορεία. Θα πρέπει συνεπώς να θεσπιστεί ειδικός μηχανισμός, με τη μορφή πιστωτικών υπερμορίων, για να διευκολυνθεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Αυτό θα παράσχει κίνητρα για την ανάπτυξη και τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που θα συμπληρώνουν τα εργαλεία που προσανατολίζονται στη ζήτηση, όπως η οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα καθαρά οχήματα¹⁴.
- (22) Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή, όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει επομένως να υπολογίζονται πολλές φορές, γεγονός που θα συνεπάγεται μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών του εν λόγω κατασκευαστή. Το επίπεδο των κινήτρων θα πρέπει να ποικίλλει ανάλογα με τις πραγματικές εκπομπές CO₂ του οχήματος. Προκειμένου να αποφευχθεί η αποδυνάμωση των περιβαλλοντικών στόχων, η μείωση που προκύπτει θα πρέπει να υπόκειται σε ανώτατο όριο.
- (23) Θα πρέπει να παρέχονται κίνητρα για βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών μόνο εάν οι εκπομπές CO₂ είναι χαμηλότερες από περίπου το ήμισυ των εκπομπών CO₂ του μέσου όρου του στόλου της Ένωσης εντός του 2025. Αυτό συμβαδίζει με την προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τα ελαφρά οχήματα και θα ενθάρρυνε την καινοτομία στον τομέα αυτόν.
- (24) Κατά τον σχεδιασμό του μηχανισμού παροχής κινήτρων για την ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν και τα μικρότερα φορτηγά [...] που δεν υπόκεινται στους στόχους για τις εκπομπές CO₂ βάσει του παρόντος κανονισμού. Τα εν λόγω οχήματα έχουν επίσης σημαντικά οφέλη όσον αφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις. [...] Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κίνητρα είναι ισορροπημένα μεταξύ των διαφόρων τύπων οχημάτων, η μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή που προκύπτει από τα μικρότερα φορτηγά [...] μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να υπόκειται σε ανώτατο όριο.

¹⁴ Οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία .../.../ΕΕ [COM(2017) 653 final] (ΕΕ L 120, 15.5.2009, σ. 5).

- (25) Προκειμένου να προωθηθεί η αποδοτική εφαρμογή των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις διακυμάνσεις της σύνθεσης του στόλου και των εκπομπών κατά τη διάρκεια των ετών, οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξισορροπήσουν την υψηλή τους απόδοση ως προς τη συμμόρφωσή τους με τον στόχο ειδικών εκπομπών τους σε ένα έτος με τυχόν χαμηλή απόδοση σε ένα άλλο έτος.
- (26) Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για την επίτευξη των πρώτων μειώσεων, ένας κατασκευαστής, του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές βρίσκονται χαμηλότερα από την πορεία μείωσης των εκπομπών που καθορίζεται από τις εκπομπές αναφοράς [...] και τον στόχο του 2025, θα πρέπει να είναι σε θέση να αποταμιεύσει τα εν λόγω πιστωτικά μόρια εκπομπών με σκοπό να συμμορφωθεί με τον στόχο το 2025. Ομοίως, ένας κατασκευαστής, του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές είναι χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών μεταξύ του στόχου για το 2025 και του στόχου που θα ισχύει από το 2030 και εξής, θα πρέπει να είναι σε θέση να αποταμιεύσει τα εν λόγω πιστωτικά μόρια εκπομπών με σκοπό να συμμορφωθεί με τους στόχους κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2025 έως την 30ή Ιουνίου 2030.
- (27) Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε από τις περιόδους 12 μηνών από την 1η Ιουλίου 2025 έως την 30ή Ιουνίου 2030, ο κατασκευαστής θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει περιορισμένα χρεωστικά μόρια εκπομπών. Ωστόσο, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2030 οι κατασκευαστές θα πρέπει να εκκαθαρίσουν τα υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών.
- (28) Τα πιστωτικά και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών του και όχι ως περιουσιακά στοιχεία που είναι μεταβιβάσιμα ή υπόκεινται σε φορολογικά μέτρα.
- (29) Η Επιτροπή θα πρέπει να επιβάλει χρηματική ποινή, υπό μορφή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ένας κατασκευαστής έχει υπερβολικές εκπομπές, λαμβάνοντας υπόψη τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών. Προκειμένου να παρασχεθούν επαρκή κίνητρα στους κατασκευαστές να λάβουν μέτρα για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, το τίμημα θα πρέπει να υπερβαίνει το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων. Το τίμημα θα πρέπει να θεωρείται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Η μεθοδολογία είσπραξης των τιμημάτων θα πρέπει να καθορίζεται με εκτελεστική πράξη, λαμβάνοντας υπόψη τη μεθοδολογία που θεσπίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

- (30) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό. Οι υποχρεώσεις που υπέχουν οι κατασκευαστές για την παροχή ακριβών δεδομένων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 και τα διοικητικά πρόστιμα που ενδέχεται να επιβληθούν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την υποχρέωση αυτή, συμβάλλουν στην εξασφάλιση της ορθότητας των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
- (31) Είναι σημαντικό για την επίτευξη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι εκπομπές CO₂ από εν χρήσει βαρέα επαγγελματικά οχήματα να είναι σύμφωνες με τις τιμές που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του. 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 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.
- (32) 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 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί.
- (33) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αντιπροσωπευτικότητα της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂. Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών (SAM)¹⁵ όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι σκόπιμο, στην περίπτωση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός αξιολόγησης της αντιπροσωπευτικότητας των τιμών των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης ενέργειας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. 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.

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

- (34) Το 2022, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ειδικότερα το επίπεδο των μειώσεων που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2030, τις λεπτομέρειες που θα πρέπει να είναι διαθέσιμες για την επίτευξη του στόχου αυτού και πέραν αυτού, καθώς και τη θέσπιση στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ σε άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως μικρά φορτηγά, λεωφορεία, πούλμαν και ρυμουλκούμενα. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει, αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα θέματα που άπτονται των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των [...] βαρών και διαστάσεων που ισχύουν για τις εθνικές μεταφορές, φερ' ειπείν, των σπονδυλωτών και διατροφικών εννοιών, ενώ θα αξιολογούνται και οι ενδεχόμενες πτυχές ασφάλειας και αποτελεσματικότητας των μεταφορών, οι διατροφικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, ο αντίκτυπος στις υποδομές, το αντίρροπο αποτέλεσμα καθώς και η γεωγραφική κατάσταση των κρατών μελών.
- (35) Για να εξασφαλιστεί ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων παραμένουν αντιπροσωπευτικές και πλήρως ενημερωμένες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να πρέπει να αντανakλά τις τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και της νομοθεσίας εφαρμογής του που επηρεάζουν τις τιμές αυτές. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να καθορίσει μεθοδολογία για τον ορισμό ενός αντιπροσωπευτικού βάρους επαγγελματικού οχήματος για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, με βάση την οποία θα πρέπει να αξιολογούνται οι μεταβολές των ειδικών εκπομπών CO₂.
- (36) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 3 και το άρθρο 12 παράγραφος 2. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.

¹⁶ 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).

- (37) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν μη ουσιώδη στοιχεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την αναπροσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂ [...] και όσον αφορά την τροποποίηση των παραρτημάτων [...] του παρόντος κανονισμού για ορισμένες τεχνικές παραμέτρους, συμπεριλαμβανομένων των διορθωτικών συντελεστών των προφίλ χρήσης, των ωφέλιμων φορτίων και των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων, καθώς και των συντελεστών προσαρμογής του ωφέλιμου φορτίου. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁷. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (38) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

¹⁷ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχος

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

- α) για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και εξής κατά 15 %·
- β) για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και αργότερα τουλάχιστον κατά 30 %, εάν επιβεβαιωθεί σύμφωνα με την επανεξέταση που προβλέπεται στο άρθρο 13.

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

- γ) ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 4x2 και μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου φορτίου άνω των 16 τόνων·
- δ) ελκυστήρες με διάταξη αξόνων 6x2.

Εφαρμόζεται επίσης, για τους σκοπούς του άρθρου 5 και του σημείου 2.3 του παραρτήματος I, [...] στα οχήματα της κατηγορίας N που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 και δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στα στοιχεία α) έως δ).

Οι κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται ανωτέρω παραπέμπουν στις κατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

- 2. Τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο 12 μηνών από την 1η Ιουλίου, εάν έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά κατά την περίοδο αυτή και δεν έχουν ταξινομηθεί παλαιότερα εκτός της Ένωσης.

Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός της Ένωσης που έγινε λιγότερο από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.

- 3. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, ειδική διαδικασία για την ταυτοποίηση οχημάτων που είναι πιστοποιημένα ως επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του, αλλά δεν έχουν ταξινομηθεί ως τέτοια, και εφαρμόζει διορθώσεις στις ετήσιες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή, ώστε να λαμβάνονται υπόψη αυτά τα οχήματα, με αφετηρία την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2021 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

¹⁸ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

- α) «εκπομπές αναφοράς CO₂»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών κατά την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 1 όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κάθε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, εξαιρουμένων των επαγγελματικών οχημάτων, που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I·
- β) «ειδικές εκπομπές»: οι εκπομπές CO₂ ενός μεμονωμένου βαρέος επαγγελματικού οχήματος που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I·
- (βα) «περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Y»: η περίοδος από την 1η Ιουλίου του έτους Y έως την 30ή Ιουνίου του έτους Y+1·
- γ) «μέσες ειδικές εκπομπές»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ενός κατασκευαστή σε δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.7 του παραρτήματος I·
- δ) «στόχος ειδικών εκπομπών»: ο στόχος ενός μεμονωμένου κατασκευαστή, ο οποίος εκφράζεται σε g/tkm και καθορίζεται ετησίως για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I·
- ε) «συμπαγές φορτηγό»: φορτηγό που δεν είναι σχεδιασμένο ή κατασκευασμένο για την έλξη ημιρυμουλκωμένου·
- στ) «ελκυστήρας»: μονάδα ελκυστήρα που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κυρίως για την έλξη ημιρυμουλκωμένων·
- ζ) «επιμέρους ομάδα οχημάτων»: ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος I, τα οποία χαρακτηρίζονται από ένα κοινό και διακριτικό σύνολο τεχνικών κριτηρίων σχετικά με τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων αυτών·

- η) «επαγγελματικό όχημα»: βαρύ επαγγελματικό όχημα [...] για το οποίο έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και των εκτελεστικών μέτρων του, μόνο για προφίλ χρήσης πλην αυτών που ορίζονται στο σημείο 2.1 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·
- θ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την υποβολή των δεδομένων που αφορούν νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 ή, στην περίπτωση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χαμηλών εκπομπών, το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου συνολικών οχημάτων ή της μεμονωμένης έγκρισης σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής·
- ι) «βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών»: βαρύ επαγγελματικό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO₂/kWh όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO₂/km όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα εκτελεστικά μέτρα του·
- ια) «βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών»: βαρύ επαγγελματικό όχημα, το οποίο δεν είναι βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών, με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 350 g CO₂/km όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος Ι·
- ιβ) «προφίλ χρήσης»: συνδυασμός κύκλου ταχύτητας στόχου, τιμής ωφέλιμου φορτίου, διάταξης αμαξώματος ή ρυμουλκούμενου και άλλων παραμέτρων, κατά περίπτωση, που αντικατοπτρίζει την ειδική χρήση ενός οχήματος, με βάση τον οποίο καθορίζονται οι επίσημες εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος·
- ιγ) «κύκλος ταχύτητας στόχου»: η περιγραφή της ταχύτητας του οχήματος, την οποία ο οδηγός επιθυμεί να επιτύχει ή στην οποία περιορίζεται από τις συνθήκες κυκλοφορίας, σε συνάρτηση με την απόσταση που καλύπτεται σε μια διαδρομή·
- ιδ) «ωφέλιμο φορτίο»: το βάρος των εμπορευμάτων ή των προσώπων που μεταφέρει ένα όχημα υπό διαφορετικές συνθήκες.

Άρθρο 4
Μέσες ειδικές εκπομπές κατασκευαστή

Από την 1η Ιουλίου 2020 και σε κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, μέσω των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

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

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

Άρθρο 5
Βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών

1. Από την 1η Ιουλίου 2020 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, μέσω των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 4 στοιχείο β) για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

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

Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3 του παραρτήματος I.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών υπολογίζονται ως εξής:
- α) ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών υπολογίζεται ως 2 οχήματα·
 - β) ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών υπολογίζεται ως έως και 2 οχήματα σε συνάρτηση με τις ειδικές εκπομπές CO₂ και το κατώτατο επίπεδο εκπομπών των 350 g CO₂/km.
3. Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές ενός κατασκευαστή κατά 3 % κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών των κατηγοριών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο στον εν λόγω συντελεστή μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές ενός κατασκευαστή κατά 1,5 % κατ' ανώτατο όριο.

Άρθρο 6

[...] Στόχος ειδικών εκπομπών κατασκευαστή

Από την 1η Ιουλίου 2026 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, μέσω των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, στόχο ειδικών εκπομπών για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ο στόχος ειδικών εκπομπών είναι το άθροισμα, για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων των προϊόντων, των ακόλουθων τιμών:

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

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

Άρθρο 7
Πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών

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

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

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

Τα πιστωτικά και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028 θα μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων σε άλλη έως την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, όταν θα εκκαθαριστούν τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών.

2. Η πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ [...] καθορίζεται για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος I, με βάση μια γραμμική πορεία μεταξύ των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο και του στόχου [...] που καθορίζεται για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 στο στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου του εν λόγω άρθρου και μεταξύ του στόχου [...] για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και του στόχου που θα ισχύει από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και εξής.

Άρθρο 8

Συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών

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

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

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

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

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

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, ορίζει τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1 [...]. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

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

Άρθρο 9

Επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης

1. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις τιμές που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στο αρχείο πελάτη, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο [άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο ιβ)] του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.
2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω αποκλίσεις κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευστή.
3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Άρθρο 9α

Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει διαδικασία για την αξιολόγηση και, ενδεχομένως, τη διόρθωση των εκπομπών αναφοράς CO₂ για να εξασφαλιστεί η σχετική αντιπροσωπευτικότητα ως βάση για τον υπολογισμό των στόχων για τις εκπομπές όλου του στόλου της ΕΕ. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Άρθρο 10

Δημοσίευση των δεδομένων και των επιδόσεων των κατασκευαστών

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

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

2. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 για την προσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, σύμφωνα με τα εξής:

- α) όταν οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης ή οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου έχουν προσαρμοστεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ), σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος II·
- β) όταν [...] έχουν καθοριστεί συντελεστές προσαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2, με την εφαρμογή του συντελεστή προσαρμογής στις εκπομπές αναφοράς CO₂.

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

Άρθρο 11

Εκπομπές CO₂ και κατανάλωση ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που προσδιορίζονται εντός του πλαισίου του κανονισμού (ΕΚ) 595/2009. Εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.
2. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι τουλάχιστον οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση ενέργειας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες διατίθενται ανά τακτά διαστήματα στην Επιτροπή, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2021, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης διαβίβασης δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:

α) αναγνωριστικός αριθμός οχήματος:

β) καύσιμο ή/και ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται:

γ) συνολική διανυθείσα απόσταση:

δ) ωφέλιμο φορτίο·

ε) για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται και η διανυθείσα απόσταση όπως κατανέμονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης.

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

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία για τη συλλογή και επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο [...] 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Άρθρο 12

Προσαρμογές στα παραρτήματα I και II

1. Για να εξασφαλιστεί ότι οι τεχνικές παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 4 και τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 6 λαμβάνουν υπόψη την τεχνική πρόοδο και την εξέλιξη της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 για την τροποποίηση των ακόλουθων διατάξεων που παρατίθενται στα παραρτήματα I και II.
- α) τις καταχωρήσεις για τον τύπο καμπίνας και την ισχύ κινητήρα που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I και τους ορισμούς για την «έκδοση με κουκέτα» και την «έκδοση χωρίς κουκέτα» που αναφέρονται στον εν λόγω πίνακα·
- β) τους συντελεστές στάθμισης των προφίλ χρήσης που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I·
- γ) τις τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ορίζονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος I και τους συντελεστές προσαρμογής του ωφέλιμου φορτίου που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος II·
- δ) τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων που ορίζονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος I.

2. Όταν οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του τροποποιούνται με τροποποιήσεις διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), ούτως ώστε το επίπεδο των εκπομπών CO₂ των αντιπροσωπευτικών οχημάτων που ορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο αυξάνεται ή μειώνεται κατά περισσότερο από 5 g CO₂/km, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β), εφαρμόζει προσαρμογή στις εκπομπές αναφοράς CO₂, που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με τον τύπο που ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος II.
3. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων [...], μεθοδολογία για τον ορισμό ενός ή περισσότερων αντιπροσωπευτικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στατιστικών συντελεστών στάθμισής τους, με βάση τους οποίους καθορίζεται η προσαρμογή που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα παρακολούθησης που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που απαριθμούνται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Άρθρο 13

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2022, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, τον στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ που θα ισχύει από το 2030 [...], τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκουμένων και την εισαγωγή δεσμευτικών στόχων μείωσης εκπομπών για το 2035 και 2040 και εξής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεων που αφορούν ιδίως το σύστημα πιστωτικών μορίων CO₂ και την καταλληλότητα της παράτασης της εφαρμογής των εν λόγω ρυθμίσεων από το 2030 και εξής. Επιπλέον, η έκθεση αξιολογεί τις διαδικασίες για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, [...] λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που ορίζονται στην οδηγία 2009/33/ΕΚ¹⁹, [...] με σκοπό την αντικατάσταση, από το έτος 2025 και εξής, του συστήματος πιστωτικών υπερμορίων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5, από μηχανισμό παροχής κινήτρων με βάση τον καθορισμό κατάλληλων κριτηρίων αναφοράς για τις ετήσιες πωλήσεις βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Κατά περίπτωση, η εν λόγω αξιολόγηση συνοδεύεται από πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

¹⁹ Οδηγία 2009/33/ΕΚ για την προώθηση καθαρών οχημάτων, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία .../.../ΕΕ

Άρθρο 14
Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την αλλαγή του κλίματος που συγκροτείται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../ 2018 [διακυβέρνηση]. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. 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.

Άρθρο 15
Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 και στο άρθρο 12 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για [...] χρονικό διάστημα [...] πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 και στο άρθρο 12 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την ισχύ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης η Επιτροπή συμβουλευεται τους εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016.
5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 2 και του άρθρου 12 παράγραφος 1 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται σε δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 16

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

[...] Το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) εκπομπές CO₂, κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία·»

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιβ) και ιγ):

«ιβ) διαδικασία για την επαλήθευση, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα, αν τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί και τεθεί σε κυκλοφορία είναι σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και την ηλεκτρική αυτονομία που καθορίζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα εκτελεστικά μέτρα του·

ιγ) την επί του οχήματος μέτρηση και καταγραφή της κατανάλωσης καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ωφέλιμων φορτίων και των διανυθέντων χιλιομέτρων των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων.»

Άρθρο 16α
Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (παρακολούθηση και δήλωση για βαρέα
επαγγελματικά οχήματα)

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

(α) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και στον [κανονισμό για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα].»

β) στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Από την 1 Ιανουαρίου 2019, τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος Ι και αφορούν τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση.

Έως την 30ή Σεπτεμβρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2020, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δηλώνουν τα εν λόγω δεδομένα της προηγούμενης περιόδου υποβολής στοιχείων (1η Ιουλίου έως 30 Ιουνίου) στην Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙ.

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

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

γ) στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

δ) στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ε) Το σημείο 3.2 του παραρτήματος II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Άρθρο 16β

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο άρθρο 1, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. για την έγκριση τύπου των νέων οχημάτων της κατηγορίας Ο όσον αφορά τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις.»

β) Στο άρθρο 14 παράγραφος 3, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία γ) και δ):

«γ) μέτρα για την αξιολόγηση των επιδόσεων των οχημάτων της κατηγορίας O σε σχέση με την επιρροή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και την ηλεκτρική αυτονομία των μηχανοκίνητων οχημάτων.

δ) **τεχνικές απαιτήσεις για την επί του οχήματος μέτρηση και καταγραφή του ωφέλιμου φορτίου των οχημάτων της κατηγορίας O.**»

Άρθρο 17
Εναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών, του μέσου στόχου ειδικών εκπομπών και της υπέρβασης εκπομπών****1. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΟΜΑΔΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

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

Πίνακας 1 – Επιμέρους ομάδες οχημάτων

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

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

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

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

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

2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO₂ νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος

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

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

Όπου,

$\sum mp$ είναι το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στον Πίνακα 2·

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

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

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

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

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

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

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

¹Ορισμοί προφίλ χρήσης

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

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

Για κάθε κατασκευαστή και κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/tkm ($avgCO2_{sg}$) όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα sg υπολογίζονται ως εξής:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

Όπου,

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

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

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

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

2.3. Υπολογισμός του συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 5

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

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

Όπου:

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

V_{conv} είναι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο α) και εξαιρουμένων των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

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

Όπου,

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v / 350))$
 $\sum_v \square$ είναι το άθροισμα όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) έως δ).

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

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

2.4. Υπολογισμός του μεριδίου των οχημάτων του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα

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

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Όπου,

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

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

2.5. Υπολογισμός των μέσων τιμών ωφέλιμου φορτίου όλων των οχημάτων σε μια επιμέρους ομάδα

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

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

Όπου,

$\sum_{mp}$ είναι το άθροισμα όλων των προφίλ χρήσης mp

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

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

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

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

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

2.6. Υπολογισμός του συντελεστή στάθμισης διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου

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

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

Όπου,

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

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

PL_{sg} όπως ορίζεται στο σημείο 2.5

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

Πίνακας 4 - Ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα

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

2.7. Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σε g/tkm κατασκευαστή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4

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

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Όπου,

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

ZLEV όπως ορίζεται στο σημείο 2.3

μερίδιο_{sg} όπως ορίζεται στο σημείο 2.4

MPW_{sg} όπως ορίζεται στο σημείο 2.6

avgCO_{2sg} όπως ορίζεται στο σημείο 2.2

3. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ CO₂ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1

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

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

Όπου,

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

$CO2_v$	είναι οι ειδικές εκπομπές CO_2 του οχήματος v όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1, ενδεχομένως προσαρμοσμένες σύμφωνα με το παράρτημα II.
rV_{sg}	είναι ο αριθμός όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά την <u>περίοδο υποβολής στοιχείων</u> στην επιμέρους ομάδα sg εξαιρουμένων όλων των επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 1.
PL_{sg}	είναι το μέσο ωφέλιμο φορτίο οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg όπως καθορίζεται στο σημείο 2.5.

4. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6

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

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

Όπου,

$\sum_{sg}$ είναι το άθροισμα όλων των επιμέρους ομάδων·
 $μερίδιο_{sg}$ όπως ορίζεται στο σημείο 4 του τμήματος 2·
 MPW_{sg} όπως ορίζεται στο σημείο 6 του τμήματος 2·
 rf είναι ο στόχος μείωσης CO_2 (σε %) που ισχύει στη συγκεκριμένη περίοδο υποβολής στοιχείων·
 $rCO2_{sg}$ όπως ορίζεται στο τμήμα 3.

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

5.1. Υπολογισμός της πορείας μείωσης των εκπομπών CO_2 για τα πιστωτικά μόρια εκπομπών

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2030, η πορεία των εκπομπών CO_2 (ET_Y) ορίζεται ως εξής:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO2_{sg}$$

Όπου,

$\sum_{sg} (...)$ είναι το άθροισμα όλων των επιμέρους ομάδων·
 $μερίδιο_{sg}$ όπως ορίζεται στο σημείο 4 του τμήματος 2·
 MPW_{sg} όπως ορίζεται στο σημείο 6 του τμήματος 2·
 $rCO2_{sg}$ όπως ορίζεται στο τμήμα 3.

Όπου,

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

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

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

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

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

5.2. Υπολογισμός των πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών Y από το 2019 έως το 2029, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών (cCO_{2Y}) και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών (dCO_{2Y}) υπολογίζονται ως εξής:

Εάν $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{και}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Εάν $CO_{2Y} > T_Y$ για τα έτη 2025 έως 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{και}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις το dCO_{2Y} και το cCO_{2Y} έχουν τιμή 0.

Όπου,

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

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

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

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

5.3. Όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών

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

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

Όπου:

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

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

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

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

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

Όπου,

Ελάχ. είναι το ελάχιστο των δύο τιμών που αναφέρονται μεταξύ των παρενθέσεων·

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

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

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

6. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΒΑΣΕΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων από το έτος 2025 και εξής, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών ($exeCO_{2Y}$) καθορίζεται ως εξής, εάν η τιμή είναι θετική:

Για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

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

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

Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων του έτους 2029

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

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

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

Όπου,

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

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

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

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

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

$dCO2_Y$ είναι τα χρεωστικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

$cCO2_Y$ είναι τα πιστωτικά μόρια εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5.2.

$limCO2$ είναι το όριο των χρεωστικών μορίων όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.3.

$redCO2$ είναι η μείωση των χρεωστικών μορίων εκπομπών της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025 όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.4.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η τιμή των υπερβάσεων εκπομπών $exeCO2_Y$ ορίζεται σε 0.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Διαδικασίες προσαρμογής

1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΩΦΕΛΙΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 12 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφος 2 στοιχείο α), για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1, χρησιμοποιούνται οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης και οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ισχύουν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων όταν αρχίζουν να ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και οι εκπομπές CO₂ σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν που προσδιορίζεται για ένα προφίλ χρήσης mp που αναφέρεται στον πίνακα 2 του σημείου 2.1 του παραρτήματος I, προσαρμόζονται ως εξής:

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

Όπου:

sg είναι η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το όχημα ν·

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

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

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

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

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

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

¹ βλέπε τους ορισμούς του προφίλ χρήσης στο σημείο 1 του τμήματος 2 του παραρτήματος Ι.

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 10 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφος 2 στοιχείο β), για τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 1, χρησιμοποιούνται οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης και οι τιμές του ωφέλιμου φορτίου που ισχύουν κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων όταν αρχίζουν να ισχύουν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και οι εκπομπές CO₂ σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν που προσδιορίζεται για ένα προφίλ χρήσης mp που αναφέρεται στο σημείο 2.1 του παραρτήματος Ι, προσαρμόζονται ως εξής:

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

Όπου:

$\sum_r$ είναι το άθροισμα όλων των αντιπροσωπευτικών οχημάτων r για την επιμέρους ομάδα sg·

sg είναι η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το όχημα ν·

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

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

$CO_2(RP)_{r,mp}$

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

$CO_{2r,mp}$

είναι οι ειδικές εκπομπές CO_2 του αντιπροσωπευτικού οχήματος r , που καθορίζονται στο προφίλ χρήσης mp σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα εκτελεστικά μέτρα του κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων, όταν οι αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 αρχίζουν να ισχύουν για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Το αντιπροσωπευτικό όχημα ορίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3
