



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018
(OR. en)

8922/18

Διοργανικός φάκελος:
2018/0143 (COD)

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	17 Μαΐου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 284 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 284 final.

σνημμ.: COM(2018) 284 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων
επαγγελματικών οχημάτων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Δυνάμει της Συμφωνίας του Παρισιού, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει δεσμευτεί για την αποφυγή της κλιματικής αλλαγής περιορίζοντας την υπερθέρμανση του πλανήτη σε επίπεδα σαφώς χαμηλότερα των 2°C. Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εκπλήρωση της δέσμευσης αυτής.

Το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030 περιλαμβάνει έναν στόχο μείωσης των οικιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Θα πρέπει να συμβάλλουν όλοι οι τομείς για να επιτευχθεί αυτό το επίπεδο φιλοδοξίας και για να αποφευχθεί το κόστος και οι σοβαρές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

Ο τομέας των οδικών μεταφορών είναι καθοριστικής σημασίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την απαλλαγή της οικονομίας της ΕΕ από τις ανθρακούχες εκπομπές. Τα ελαφρά οχήματα —τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (φορτηγά)— έχουν ήδη συμβάλει στις μειώσεις των εκπομπών και το 2017 προτάθηκε νομοθεσία¹, ώστε να συνεχίσουν να το πράττουν αυτό και μετά το 2020.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη του εμπορίου στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Τα φορτηγά μεταφέρουν περίπου το 70 % των εμπορευμάτων που μεταφέρονται χερσαία, παρέχοντας επίσης βασικές δημόσιες υπηρεσίες. Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών μεταφορών αποτελείται κατά κύριο λόγο από μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), ενώ περισσότερες από 600 000 επιχειρήσεις σε όλη την ΕΕ απασχολούν σχεδόν 3 εκατομμύρια άτομα. Άλλα 3,5 εκατομμύρια άτομα απασχολούνται στους τομείς των κατασκευών, των επισκευών, των πωλήσεων, της χρηματοδοτικής μίσθωσης και της ασφάλισης.

Ενώ οι εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα (HDV), δηλαδή τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν αντιπροσωπεύουν περίπου το 6 % των συνολικών εκπομπών της ΕΕ και το 25 % των εκπομπών CO₂ από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ, επί του παρόντος δεν ρυθμίζονται σε επίπεδο ΕΕ. Αυτό δημιουργεί τρία κύρια προβλήματα.

Πρώτον, χωρίς να αναληφθεί περαιτέρω δράση, οι εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αναμένεται να αυξηθούν κατά 9 % την περίοδο 2010-2030 λόγω της αύξησης των μεταφορικών δραστηριοτήτων. Όπως προκύπτει από την εκτίμηση επιπτώσεων² που συνοδεύει τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για την περίοδο μετά το 2020 για τα ελαφρά οχήματα, χρειάζεται να ληφθούν περαιτέρω μέτρα στον τομέα των οδικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι του 2030 που ορίζονται στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

Δεύτερον, οι μεταφορείς και οι πελάτες τους χάνουν επί του παρόντος την ευκαιρία να εξοικονομήσουν καύσιμα και να μειώσουν τα έξοδά τους για καύσιμα. Ενώ υπάρχουν άμεσα διαθέσιμες οικονομικά αποδοτικές τεχνολογίες για τη μείωση των εκπομπών, οι τεχνολογίες αυτές δεν είναι ευρέως διαδεδομένες στην αγορά των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

¹ COM(2017) 676 final

² SWD (2017) 650 final

Αυτό αποβαίνει σε βάρος των μεταφορέων, κυρίως των ΜΜΕ ή των πολύ μικρών επιχειρήσεων, οι οποίοι μπορεί να επιβαρύνονται με έξοδα για καύσιμα υψηλότερα από το ένα τέταρτο του συνολικού κόστους λειτουργίας τους.

Τρίτον, οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ αντιμετωπίζουν αυξανόμενες παγκόσμιες ανταγωνιστικές πιέσεις, καθώς οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Ιαπωνία και η Κίνα έχουν ήδη θεσπίσει ρυθμιστικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ θα πρέπει να συμβαδίζει με τις τεχνολογικές βελτιώσεις στις εν λόγω αγορές, προκειμένου να διατηρήσει την τεχνολογική του υπεροχή στον τομέα της αποδοτικότητας των καυσίμων των οχημάτων.

Υπάρχουν ορισμένες διαφορετικές νομοθετικές πράξεις της ΕΕ σχετικά με την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, οι οποίες αντιμετωπίζουν ως έναν βαθμό τα προαναφερθέντα προβλήματα. Αυτές αφορούν την προσφορά, τη ζήτηση, τα οικονομικά μέσα και τα μέσα εξουσιοδότησης. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση των βασικών φραγμών στην αγορά που εμποδίζουν την υιοθέτηση αποδοτικών από πλευράς καυσίμου τεχνολογιών.

Η πρόταση για τα πρότυπα επιδόσεων εκπομπών CO₂ για νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα προβλέπει συμπληρωματικό μέτρο προσφοράς σε επίπεδο ΕΕ για την αντιμετώπιση των εν λόγω εμποδίων στην αγορά, με τους ακόλουθους βασικούς στόχους:

- μείωση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και τη Συμφωνία του Παρισιού, μειώνοντας ταυτόχρονα την ατμοσφαιρική ρύπανση, ιδίως στις πόλεις,
- διευκόλυνση της μείωσης του λειτουργικού κόστους για τους μεταφορείς, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι ΜΜΕ και γενικότερα του κόστους μεταφοράς για τους καταναλωτές, ανάλογα με τη μετακύλιση των εξοικονομούμενων καυσίμων,
- διατήρηση της τεχνολογικής και καινοτόμου ηγετικής θέσης των κατασκευαστών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των προμηθευτών εξαρτημάτων της ΕΕ.

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

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Εκπληρώνει τη δέσμευση που αναλήφθηκε στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής του 2016 για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, στόχοι της οποίας είναι, μεταξύ άλλων, η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές τουλάχιστον κατά 60 % το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και ο καθορισμός προτύπων για τις εκπομπές CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η πρόταση βασίζεται και συμπληρώνει άλλα υφιστάμενα μέτρα της πολιτικής της ΕΕ για την κινητικότητα που επηρεάζουν το ρυθμιστικό περιβάλλον και ενθαρρύνουν την κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως ο κανονισμός για την πιστοποίηση³, ο κανονισμός παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων⁴, το σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ, η οδηγία για το ευρωπαϊκό αυτοκόλλητο σήμα (ευρωβινιέτα)⁵, η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων⁶, η οδηγία για τα καθαρά οχήματα⁷, η οδηγία για τα

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

⁴ COM(2017) 0279 final

⁵ Οδηγία 2011/76/ΕΕ

⁶ Οδηγία 2009/30/ΕΚ

μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις διαστάσεις⁸ και η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFID)⁹.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συμβάλλει στη μετάβαση προς μια ασφαλή και ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου μείωσης κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών, ο οποίος περιλαμβάνεται στη στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση¹⁰. Θα βοηθήσει επίσης τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους εθνικούς στόχους μείωσης των εκπομπών που καθορίζονται στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών¹¹.

Τέλος, η πρόταση ευθυγραμμίζεται επίσης με την παγκόσμια δέσμευση της Ένωσης για την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας που επιτεύχθηκε στο Παρίσι κατά την 21η διάσκεψη των συμβαλλομένων μερών των ΗΕ (COP21).

Καλύπτοντας θέματα που σχετίζονται με την τεχνολογική και καινοτόμο ηγετική θέση της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, η πρόταση συνάδει με την ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική¹², η οποία υπογραμμίζει ότι μια σύγχρονη και ανταγωνιστική αυτοκινητοβιομηχανία είναι καίριας σημασίας για την οικονομία της ΕΕ. Επιπλέον, προωθώντας την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμων, η πρόταση συμβάλλει επίσης στην εκπλήρωση των στόχων της Ένωσης για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και την ανάπτυξη.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Τα άρθρα 191 έως 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της Ένωσης όσον αφορά την κλιματική αλλαγή. Συγκεκριμένα, παρέχουν τη νομική βάση για την ανάληψη δράσης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Η ΕΕ έχει ήδη υλοποιήσει δράσεις στον τομέα των εκπομπών CO₂ οχημάτων, εγκρίνοντας τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, οι οποίοι καθορίζουν όρια για τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα και φορτηγά. Η Επιτροπή ενέκρινε επίσης πρόταση κανονισμού σχετικά με την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Οι κανονισμοί αυτοί βασίστηκαν στο κεφάλαιο της Συνθήκης για το περιβάλλον, δηλαδή στο άρθρο 192 της ΣΛΕΕ.

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

Αναγκαιότητα δράσης της ΕΕ

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα και ταυτόχρονα αποτελεί αντικείμενο συντρέχουσας αρμοδιότητας μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν επίσης διασυνοριακή διάσταση λόγω της συγκεκριμένης

⁷ Οδηγία 2009/33/ΕΚ

⁸ Οδηγία 2015/719/ΕΕ

⁹ Οδηγία 2014/94/ΕΕ

¹⁰ COM(2015) 080 final

¹¹ COM(2016) 482 final

¹² COM(2017) 479 final

υπηρεσίας που προσφέρουν. Τα αγαθά δεν μεταφέρονται μόνο στο εσωτερικό μίας χώρας, αλλά και μεταξύ διαφόρων κρατών μελών και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να κινούνται σε ολόκληρη την ΕΕ.

Κατά συνέπεια, 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 στις υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και οι αγορές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Χωρίς δράση σε επίπεδο ΕΕ, η μείωση των εκπομπών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα βασιζόταν στην πρωτοβουλία των κρατών μελών. Ωστόσο, σήμερα πολλά κράτη μέλη εφαρμόζουν προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στον τομέα των μεταφορών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και υπάρχουν ελάχιστες ενδείξεις ότι αυτό θα αλλάξει στο μέλλον. Τα σημερινά επίπεδα φορολογίας των καυσίμων δεν επέφεραν την απαραίτητη αύξηση της αποδοτικότητας των καυσίμων.

Επιπλέον, μια τέτοια απόφαση εναπόκειται στα κράτη μέλη και είναι απίθανο τα κράτη μέλη να αυξήσουν από κοινού τα επίπεδα φορολόγησης των καυσίμων σε επίπεδο τέτοιο που θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Επιπλέον, η φορολογική πολιτική της ΕΕ υπόκειται σε ομοφωνία, καθιστώντας δύσκολη την εναρμόνιση του εν λόγω πεδίου πολιτικής.

Για τους λόγους αυτούς, η πιθανή αύξηση των επιπέδων φορολόγησης των καυσίμων θα μπορούσε να συμπληρώσει, αλλά δεν θα μπορούσε να υποκαταστήσει τον καθορισμό των προτύπων για τις εκπομπές CO₂.

Επιπλέον, σε περίπτωση ανάληψης δράσης από τα κράτη μέλη, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν διαφορετικά εθνικά συστήματα, π.χ. ανάλογα με τους στόχους που ορίζονται στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Στην περίπτωση αυτή, θα προέκυπταν διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας και διαφορετικές παράμετροι σχεδιασμού, που θα απαιτούσαν ένα φάσμα τεχνολογικών επιλογών, θα περιόριζαν τις οικονομίες κλίμακας και θα επέφεραν τον κατακερματισμό της ενιαίας 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.

Επομένως, είναι απαραίτητο να αναληφθεί συντονισμένη και συμπληρωματική δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η προστιθέμενη αξία της ευρωπαϊκής δράσης

Βάσει της υφιστάμενης ενιαίας αγοράς για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι πιο οικονομικά αποδοτικό να αναληφθεί εναρμονισμένη δράση και να καθοριστούν στόχοι για τις εκπομπές CO₂ για νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο ΕΕ. Ακόμα και αν όλα τα κράτη μέλη θεσπίσουν ρυθμιστικές απαιτήσεις για τις εκπομπές CO₂ των νέων οχημάτων, ο ανεπαρκής συντονισμός μεταξύ των χωρών θα μπορούσε να αυξήσει το κόστος συμμόρφωσης των κατασκευαστών, καθώς και να αποδυναμώσει τα κίνητρα σχεδιασμού βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με υψηλή απόδοση καυσίμου, λόγω του κατακερματισμού της ευρωπαϊκής αγοράς.

Το επιπλέον κόστος που θα προέκυπτε από την απουσία κοινών προτύπων και κοινών τεχνικών λύσεων ή διαμορφώσεων οχημάτων θα βάρυνε τόσο τους προμηθευτές εξαρτημάτων όσο και τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Τελικά, ωστόσο, το κόστος αυτό θα μετακυλιστεί στους καταναλωτές, μέσω της αύξησης του κόστους των οχημάτων.

Η αυτοκινητοβιομηχανία απαιτεί όσο το δυνατόν περισσότερη ρυθμιστική βεβαιότητα, προκειμένου να υλοποιηθούν οι μεγάλες κεφαλαιουχικές επενδύσεις που είναι απαραίτητες για τη μεγιστοποίηση της οικονομίας καυσίμου στα καινούργια οχήματα, και ακόμη περισσότερο για τη μετάβαση σε οχήματα εναλλακτικής κινηματικής αλυσίδας. Τα εναρμονισμένα πρότυπα σε επίπεδο Ένωσης παρέχουν την εν λόγω βεβαιότητα σε έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα προγραμματισμού και δεν μπορούν να εφαρμοστούν με την ίδια αποτελεσματικότητα και βεβαιότητα σε επίπεδο κράτους μέλους.

- **Αναλογικότητα**

Οι επιλογές πολιτικής που καλύπτονται από την παρούσα πρόταση αποσκοπούν στη ρύθμιση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Η πρόταση εστιάζεται αυστηρά σε ό,τι είναι απαραίτητο για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

Ως εκ τούτου, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Καθορίζει νέα πρότυπα με οικονομικά αποδοτικό τρόπο για να επιτευχθεί η απαιτούμενη μείωση των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, με βάση το συμφωνηθέν πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, και παράλληλα διασφαλίζει τον δίκαιο επιμερισμό των προσπαθειών μεταξύ των κατασκευαστών.

Το κεφάλαιο 7 της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση εξετάζει τις πτυχές της αναλογικότητας καθεμιάς από τις περιγραφόμενες επιλογές πολιτικής.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Ένας κανονισμός θεωρείται το ενδεδειγμένο νομικό μέσο, δεδομένου ότι παρέχει την απαιτούμενη διασφάλιση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τα πρότυπα επιδόσεων εκπομπών CO₂, χωρίς να απαιτείται η μεταφορά τους στη νομοθεσία των κρατών μελών. Ο στόχος της ΕΕ ισχύει για την Ένωση στο σύνολό της. Επομένως, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί η εφαρμογή ενιαίας προσέγγισης σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, όπως αναφέρεται ανωτέρω, απαιτείται εναρμονισμένη προσέγγιση, προκειμένου να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και κίνδυνοι κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς.

Η επιλογή αυτή είναι επίσης σύμφωνη με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011.

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

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση λόγω της έλλειψης νομοθεσίας της ΕΕ που να ορίζει πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

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

- α) δημόσια διαβούλευση μέσω διαδικτύου (20 Νοεμβρίου 2017 έως 29 Ιανουαρίου 2018)
- β) εργαστήριο με συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών (16 Ιανουαρίου 2018).

- γ) συνεδριάσεις με τις οικείες ενώσεις του κλάδου που εκπροσωπούν κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, καθώς και προμηθευτές καυσίμων·
- δ) συναντήσεις με τις αρχές των κρατών μελών, τους κατασκευαστές οχημάτων, τους προμηθευτές, τους κοινωνικούς εταίρους και τις ΜΚΟ·
- ε) έγγραφα θέσης που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη.

Συνοπτική παρουσίαση της διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους παρατίθεται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

Τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Όταν ρωτήθηκαν, κατά σειρά σπουδαιότητας, ποιες ήταν οι προτιμώμενες επιλογές τους για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την επίτευξη των στόχων για το 2030 σχετικά με την ενέργεια και το κλίμα, η προτιμώμενη επιλογή όλων των ενδιαφερομένων μερών ήταν η θέσπιση προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ.

Ωστόσο, ενώ όλες οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών προτιμούν δεσμευτικούς στόχους για τη μείωση των εκπομπών CO₂ σε επίπεδο ΕΕ, ορισμένοι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και οι ενώσεις τους εξέφρασαν την προτίμησή τους για άλλα μέτρα μέσω μιας συνολικής προσέγγισης, η οποία περιλαμβάνει μια νομοθετική πράξη που ορίζει ένα σύστημα επισήμανσης των εκπομπών CO₂ σε επίπεδο ΕΕ, τη συμπερίληψη του τομέα των μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, άλλα κίνητρα, όπως φόρους επί των καυσίμων σε εθνικό επίπεδο ή χρεώσεις οδικών τελών με βάση τις εκπομπές CO₂.

Ενώ η θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων δεν είναι η προτιμώμενη επιλογή που εξέφρασαν οι κατασκευαστές, πρότειναν να οριστούν στόχοι για τις εκπομπές CO₂ για το 2025 και το 2030 στο χαμηλότερο εύρος των επιλογών που εξετάστηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων και ζήτησαν την επανεξέταση του στόχου του 2030 στις αρχές της δεκαετίας του 2020.

Οι περιβαλλοντικές μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) υποστήριξαν την εφαρμογή του ενιαίου στόχου για τις εκπομπές CO₂ από το 2025 και εξής, σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο εύρος των εξεταζόμενων επιλογών, ενώ πρότειναν να οριστεί ο στόχος για το 2030 σε μεταγενέστερο στάδιο.

Όσον αφορά τα κίνητρα για οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές ρύπων (ZEV/LEV), οι κατασκευαστές εξέφρασαν την προτίμησή τους για ένα πρόγραμμα πιστωτικών υπερμορίων, βάσει του οποίου τα οχήματα αυτά θα μετρώνται πολλές φορές για την επίτευξη του ειδικού στόχου των κατασκευαστών για τις εκπομπές CO₂. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ τάχθηκαν υπέρ είτε μιας εντολής που θα απαιτεί από τους κατασκευαστές να καταχωρίσουν ένα ελάχιστο μερίδιο ZEV/LEV είτε μιας ευέλικτης εντολής βάσει της οποίας ο στόχος ενός κατασκευαστή για τις εκπομπές CO₂ θα αμβλύνεται, εάν το μερίδιο των ZEV/LEV υπερβεί ένα σημείο αναφοράς.

Η οικονομικά αποτελεσματική εφαρμογή υποστηρίχθηκε από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με τους κατασκευαστές να προτιμούν την ευρύτερη δυνατή ευελιξία και τις ΜΚΟ να υποστηρίζουν μόνο ένα σύστημα εμπορίας. Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν τη δημιουργία διαδικασίας για την εκτίμηση της αντιπροσωπευτικότητας των πιστοποιημένων εκπομπών CO₂ σε σχέση με τις πραγματικές εκπομπές ρύπων.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των επιλογών πολιτικής, η έκθεση για την εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε μια σειρά μοντέλων και σε ειδικό σύνολο καμπυλών κόστους, που καλύπτουν ευρύ φάσμα τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Οι εν λόγω καμπύλες κόστους, οι οποίες παρουσιάζουν το δυναμικό μείωσης και το κόστος των εκπομπών CO₂ για περισσότερες από 50 τεχνολογίες, αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο μελέτης που πραγματοποιήθηκε από αναδόχους της Επιτροπής¹³ και του έργου του Κοινού Κέντρου Ερευνών (ΚΚΕρ)¹⁴.

Το μοντέλο PRIMES-TREMOVE χρησιμοποιείται για την πρόβλεψη της εξέλιξης του τομέα των οδικών μεταφορών για μια σειρά σεναρίων. Το μοντέλο αυτό έχει χρησιμοποιηθεί με συνέπεια από την Επιτροπή για τις πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει για το κλίμα, την ενέργεια και τις μεταφορές. Επιπλέον, το μοντέλο DIONE που αναπτύχθηκε από τη ΓΔ ΚΚΕρ χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση του κόστους και το μακροοικονομικό μοντέλο EXIOMOD χρησιμοποιήθηκε για τον ποσοτικό προσδιορισμό των επιπτώσεων στο ΑΕγχΠ και τον τομεακό κύκλο εργασιών.

Συγκεντρώθηκαν περαιτέρω πληροφορίες μέσω υποστηρικτικών μελετών που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς αναδόχους και με τη συμμετοχή του ΚΚΕρ, και εξετάζουν τα εξής:

- τα στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας και την απασχόληση·
- τις επιπτώσεις που έχουν οι διαφορετικές κανονιστικές προσεγγίσεις, μέθοδοι μέτρησης και πιθανά σχεδιαστικά στοιχεία (λεπτομέρειες)·
- τις επιπτώσεις στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ρύπων.

Πληροφορίες σχετικά με τα δεδομένα και τα αναλυτικά μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 6 και στο παράρτημα 4 της εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την παρούσα πρόταση έχει καταρτιστεί και αναπτυχθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέδωσε αρνητική γνωμοδότηση για ένα πρώτο σχέδιο στις 4 Απριλίου 2018.

Σε αναθεωρημένο σχέδιο συμπεριελήφθησαν οι βελτιώσεις που προτάθηκαν από την επιτροπή. Οι βελτιώσεις αφορούν τα εξής κύρια στοιχεία: 1) διευκρινίσεις και επέκταση της ανάλυσης των αδυναμιών της αγοράς, ιδίως όσον αφορά τις ασυμμετρίες της αγοράς· 2) περαιτέρω ανάλυση, καλύτερη παρουσίαση και αποσαφήνιση των διαθέσιμων και μελλοντικών τεχνολογιών, καθώς και των σχετικών αβεβαιοτήτων τους —μεταξύ άλλων μέσω της συμπερίληψης συνοπτικού πίνακα των τεχνολογιών· 3) καλύτερη παρουσίαση της προηγούμενης και της μελλοντικής στρατηγικής της Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων έως το 2030· 4) περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις βασικές παραδοχές των υπολογισμών για τις αναμενόμενες οικονομίες.

¹³ «Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂» (Βαρέα επαγγελματικά οχήματα - υποστήριξη για την προετοιμασία της εκτίμησης επιπτώσεων για τις εκπομπές CO₂), μελέτη για την Επιτροπή από την TNO, την TUG, την CE Delft και την ICCT, έκθεση προς δημοσίευση.

¹⁴ «Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model» (Καμπύλες κόστους και εκτίμηση κόστους για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων – ενίσχυση του μοντέλου DIONE), JRC, προς δημοσίευση

Η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη για μια δεύτερη έκδοση του σχεδίου εκτίμησης επιπτώσεων στις 19 Απριλίου 2018. Η τελική έκδοση περιλαμβάνει περαιτέρω βελτιώσεις που συνιστά η επιτροπή στην τελική γνωμοδότησή της: 1) περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη σπουδαιότητα των προηγούμενων εργασιών για τη μέτρηση, την πιστοποίηση, την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων, για τη ρύθμιση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων· 2) καλύτερη επεξήγηση της αδράνειας όσον αφορά την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμων και του τρόπου με τον οποίο οι αβεβαιότητες της αγοράς των μεταφορών ωθούν τους μεταφορείς να επενδύουν λιγότερο στις τεχνολογίες εξοικονόμησης καυσίμων.

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 για τις εκπομπές CO₂ για το σύνολο του στόλου της ΕΕ (πεδίο εφαρμογής, σύστημα μέτρησης, μετρική μονάδα, επίπεδο, χρονοδιάγραμμα)

Κατά τον καθορισμό των επιδιωκόμενων στόχων για τις εκπομπές CO₂ στο σύνολο του στόλου της ΕΕ, ελήφθησαν υπόψη οι ακόλουθες πτυχές: πεδίο εφαρμογής, σύστημα μέτρησης, μετρική μονάδα, επίπεδο, χρονοδιάγραμμα.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, οι εξεταζόμενες επιλογές είτε θα καλύπτουν τις τέσσερις κύριες ομάδες οχημάτων που θα καλύπτονται από τον κανονισμό πιστοποίησης από την 1η Ιανουαρίου 2019 είτε θα καλύπτουν μόνο τη μεγαλύτερη ομάδα, χρησιμοποιώντας και στις δύο περιπτώσεις πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ συνολικών οχημάτων. Μια τρίτη επιλογή που αναλύθηκε ήταν η προσθήκη προτύπων για τις εκπομπές CO₂ μόνο για κινητήρες.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι να καλύπτονται οι τέσσερις ομάδες οχημάτων με τα υψηλότερα επίπεδα εκπομπών CO₂, εφαρμόζοντας πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ συνολικών οχημάτων. Αυτό θα διασφαλίσει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα όσον αφορά τα περιβαλλοντικά οφέλη και την προστιθέμενη αξία.

Όσον αφορά το σύστημα μέτρησης των στόχων, οι επιλογές που εξετάζονται περιλαμβάνουν μια προσέγγιση Tank-to-Wheel («διαδρομή από τη δεξαμενή στον τροχό», TTW) και μια προσέγγιση Well-To-Wheel («διαδρομή από το φρέαρ στον τροχό», WTW). Όσον αφορά τις μετρικές μονάδες για την έκφραση των στόχων, εξετάστηκαν τρεις επιλογές, καθεμία από τις οποίες εκφράζει σε διαφορετικό βαθμό τη χρησιμότητα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι η χρήση της προσέγγισης TTW με στόχους που έχουν οριστεί σε g CO₂/tkm. Αυτό διασφαλίζει τη συνοχή με την υπάρχουσα κανονιστική πρακτική, αποφεύγοντας τη διπλή ρύθμιση και τη σύγχυση των ευθυνών μεταξύ κατασκευαστών και προμηθευτών καυσίμων. Η μετρική μονάδα λαμβάνει επίσης πλήρως υπόψη τη χρησιμότητα των καλυπτόμενων φορτηγών.

Προσδιορίστηκε ευρύ φάσμα επιλογών επιπέδων στόχων και διαφορετικών χρονοδιαγραμμάτων, οι οποίες καλύπτουν τις απόψεις που εξέφρασαν τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Λαμβανομένης υπόψη της πραγματοποιηθείσας ανάλυσης, η προτιμώμενη επιλογή είναι να τεθούν δεσμευτικοί στόχοι από το 2025 για μείωση των εκπομπών CO₂ σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019, με βάση την ανάπτυξη άμεσα διαθέσιμων οικονομικά αποδοτικών τεχνολογιών. Για το 2030, οι αβεβαιότητες σχετικά με την υιοθέτηση πιο προηγμένων

τεχνολογιών που δεν είναι ακόμη άμεσα διαθέσιμες είναι υψηλότερες. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η προτιμώμενη επιλογή είναι να τεθεί μόνο ένας φιλόδοξος στόχος για το 2030. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διενεργηθεί έγκαιρη επανεξέταση το 2022 προκειμένου: i) να οριστεί ο υποχρεωτικός στόχος και για το 2030· ii) να αξιολογηθούν οι λεπτομέρειες εφαρμογής· iii) να επανεξεταστεί το πεδίο εφαρμογής, ώστε να καλύπτει επίσης μικρότερα φορτηγά, καθώς και λεωφορεία, πούλμαν και ρυμουλκούμενα.

Μια τέτοια προσέγγιση θα παράσχει σαφή και έγκαιρη ένδειξη για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε μεσοπρόθεσμες προσδοκίες και θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους που έχουν τεθεί στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών.

2) Επιμερισμός του στόχου για το σύνολο του στόλου της ΕΕ σε ομάδες οχημάτων και κατασκευαστές

Ενώ ο στόχος για τις εκπομπές CO₂ από το σύνολο του στόλου της ΕΕ καθορίζει το συνολικό επίπεδο φιλοδοξίας της πολιτικής, η πρακτική εφαρμογή της απαιτεί την εκτίμηση της σύνθεσης του στόλου των κατασκευαστών όσον αφορά τη διανομή του στις διάφορες ομάδες οχημάτων. Η συμμόρφωση με τους στόχους θα πρέπει να αποδεικνύεται σε επίπεδο κατασκευαστή. Οι επιλογές επιμερισμού που εξετάζονται περιλαμβάνουν χωριστούς στόχους ανά επιμέρους ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ή ενιαίο στόχο ανά κατασκευαστή, που υπολογίζεται ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των στόχων όλων των επιμέρους ομάδων, συνεκτιμώντας τον αριθμό των οχημάτων σε κάθε επιμέρους ομάδα και της χρησιμότητάς τους.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι να υπάρχει μεμονωμένος σταθμισμένος μέσος στόχος για κάθε κατασκευαστή. Η επιλογή αυτή είναι καλύτερη από την άποψη της αποδοτικότητας και της αναλογικότητας. Παρέχει ευελιξία επιτρέποντας την εξισορρόπηση της χαμηλής απόδοσης των οχημάτων σε ορισμένες επιμέρους ομάδες με άλλες επιμέρους ομάδες οχημάτων με υπερκάλυψη του στόχου.

3) Κίνητρα για οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές (ZEV/LEV)

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν τέσσερις τύποι ειδικών κινήτρων για οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές (ZEV/LEV). Τα εν λόγω κίνητρα περιλαμβάνουν τα πιστωτικά υπερμόρια, ένα σύστημα αμφίδρομων πιστωτικών μορίων που συνδέεται με τους στόχους, καθώς και μια εντολή.

Επιπλέον, αξιολογήθηκε μια παραλλαγή, επεκτείνοντας το κίνητρο για τα ZEV/LEV, καλύπτοντας επίσης και άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα λεωφορεία και τα μικρότερα φορτηγά, τα οποία αρχικά δεν θα υπόκειντο στους στόχους CO₂.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι να δημιουργηθεί ένα κίνητρο για τα ZEV/LEV με τη μορφή πιστωτικών υπερμορίων με επαρκείς διασφαλίσεις που εμποδίζουν την αποδυνάμωση των στόχων CO₂. Αυτό θεωρείται η πλέον αποτελεσματική επιλογή, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση ανάπτυξης και εφαρμογής τεχνολογιών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

4) Στοιχεία για την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή

Αξιολογήθηκαν διάφορα στοιχεία που επιτρέπουν την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν 1) εξαιρέσεις για επαγγελματικά οχήματα, π.χ. οχήματα εργοταξίου, απορριματοφόρα, 2) την ομαδοποίηση, 3) τις συναλλαγές και 4) την τραπεζική αποταμίευση και τον δανεισμό.

Δεδομένου του περιορισμένου οικονομικά αποδοτικού δυναμικού μείωσης των εκπομπών CO₂ για επαγγελματικά οχήματα λόγω των λιγότερων διανυθέντων χιλιομέτρων και των

ωφέλιμων φορτίων τους σε σύγκριση με άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η προτιμώμενη επιλογή είναι να εξαιρεθούν τα εν λόγω οχήματα από τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂.

Όσον αφορά τις ευελιξίες, η προτιμώμενη επιλογή είναι η τραπεζική αποταμίευση και ο δανεισμός πιστώσεων CO₂ στο σύνολο των ετών συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων διασφαλίσεων για την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας. Αυτή είναι η πιο αποτελεσματική και λιγότερο στρεβλωτική επιλογή της αγοράς.

5) Θέματα που σχετίζονται με τη διακυβέρνηση

Στην πραγματικότητα, η αποτελεσματικότητα των στόχων CO₂ ως προς τη μείωση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες εξαρτάται, αφενός, από την αντιπροσωπευτικότητα των αποτελεσμάτων του εργαλείου προσομοίωσης VECTO ως προς τις μέσες πραγματικές συνθήκες οδήγησης και, αφετέρου, από τον βαθμό στον οποίο τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τα οχήματα αναφοράς που υποβάλλονται σε έλεγχο κατά την έγκριση τύπου. Οι εξεταζόμενες επιλογές αφορούν τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες, την εποπτεία της αγοράς και τις κυρώσεις.

Οι προτιμώμενες επιλογές είναι οι εξής:

- α) Να ανατεθεί η συλλογή, η δημοσίευση και η παρακολούθηση των στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες που αναφέρουν οι κατασκευαστές, βάσει υποχρεωτικών τυποποιημένων μετρητών κατανάλωσης καυσίμων.
- β) Να θεσπιστούν δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει και να επιβληθεί η υποχρέωση αναφοράς των αποκλίσεων και η εισαγωγή ενός μηχανισμού διόρθωσης.
- γ) Να επιβάλλονται οικονομικές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους στόχους CO₂.

Οι εν λόγω επιλογές θα ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα και την προστιθέμενη αξία της νομοθεσίας.

Στοιχεία παραπομπής στη συνοπτική παρουσίαση της εκτίμησης επιπτώσεων: SWD(2018)186

Στοιχεία παραπομπής στη γνωμοδότηση της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου: SEC(2018) 233

• 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.

Για επαγγελματικά οχήματα προβλέπονται εξαιρέσεις από τα πρότυπα εκπομπών CO₂.

Επιπλέον, η πρόταση περιέχει αρκετά στοιχεία για την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή, όπως την τραπεζική αποταμίευση και τον δανεισμό, τα οποία μειώνουν το κόστος συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές.

Η εφαρμογή του προτεινόμενου συστήματος πιστωτικών υπερμορίων για οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές δεν θα δημιουργούσε πρόσθετο διοικητικό φόρτο, καθώς δεν απαιτεί πρόσθετες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων.

Οι επιπτώσεις από πλευράς διοικητικής επιβάρυνσης που θα έχουν οι επιλογές που αφορούν τη διακυβέρνηση θα εξαρτηθούν από τα συγκεκριμένα εκτελεστικά μέτρα.

Η ίδια η πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται πρόσθετα διοικητικά έξοδα για τις αρχές έγκρισης τύπου. Στο πλαίσιο των εν λόγω προτάσεων εξετάστηκαν οι δαπάνες σχετικά με την πιστοποίηση, την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων για τα στοιχεία που αφορούν τις εκπομπές CO₂.

- **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 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού είναι πολύ περιορισμένες (βλέπε λεπτομέρειες στο συνημμένο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο).

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η πρόταση βασίζεται στον κανονισμό για την πιστοποίηση¹⁵ και στον κανονισμό για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων¹⁶.

Κατ' εφαρμογή του τελευταίου, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) θα συνδυάζει τα στοιχεία καταχώρισης από τις εθνικές αρχές με τα στοιχεία παρακολούθησης από τους κατασκευαστές και θα δημοσιεύει ανά κατασκευαστή και ομάδα οχημάτων ετήσια στοιχεία παρακολούθησης για κάθε νέο πιστοποιημένο όχημα που έχει ταξινομηθεί στην ΕΕ.

Επιπλέον, η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων παρέχει τη δυνατότητα συμπλήρωσης του προτεινόμενου κανονισμού σχετικά με την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα με τα ακόλουθα δύο πρόσθετα μέτρα παρακολούθησης.

- τη συλλογή, δημοσίευση και παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες που αναφέρουν οι κατασκευαστές, βάσει υποχρεωτικών μετρητών κατανάλωσης καυσίμων·
- την εισαγωγή δοκιμών συμμόρφωσης εν χρήσει και την υποχρέωση αναφοράς των αποκλίσεων από τις τιμές έγκρισης τύπου, σε συνδυασμό με έναν διορθωτικό μηχανισμό.

Τα εν λόγω συμπληρωματικά μέτρα παρακολούθησης θα ενισχύσουν τη διαδικασία παρακολούθησης και θα διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας.

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

Άρθρο 1 – Αντικείμενο

¹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

¹⁶ COM(2017) 0279 final

Το άρθρο αυτό ορίζει τον στόχο του παρόντος κανονισμού που συνίσταται στην επίτευξη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ που απαιτούνται στο πλαίσιο του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών μέσω μειώσεων των εκπομπών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Καθορίζει επίσης τους σχετικούς στόχους μείωσης που πρέπει να επιτευχθούν από τον στόλο των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης κατά την περίοδο 2025 έως 2029. Καθορίζει έναν στόχο φιλοδοξίας για το 2030, ο οποίος θα πρέπει να καθοριστεί έπειτα από επανεξέταση το 2022.

Οι στόχοι καθορίζονται ως σχετική μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών των οχημάτων που ταξινομούνται στο έτος αναφοράς 2019, το οποίο είναι το πρώτο έτος για το οποίο θα είναι διαθέσιμα επίσημα δεδομένα παρακολούθησης των εκπομπών CO₂. Οι στόχοι αποδίδονται σε κάθε επιμέρους ομάδα οχήματος, όπως ορίζεται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I. Τα επαγγελματικά οχήματα (π.χ. απορριματοφόρα φορτηγά και φορτηγά εργοταξίου) δεν έχουν το ίδιο δυναμικό μείωσης εκπομπών CO₂ με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για παραδόσεις προϊόντων και συνεπώς αποκλείονται από τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂.

Οι εκπομπές αναφοράς CO₂ καθορίζονται σύμφωνα με το τμήμα 3 του παραρτήματος I.

Άρθρο 2 – Πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο αυτό ορίζει τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού με αναφορά στις σχετικές κατηγορίες που ορίζονται στη νομοθεσία έγκρισης τύπου και στις τέσσερις ομάδες οχημάτων για τις οποίες θα υπάρχουν διαθέσιμα πιστοποιημένα στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ από το 2019 και εξής. Τα οχήματα των κατηγοριών M2 (λεωφορεία) και M3 (πούλμαν) και τα οχήματα της κατηγορίας N (φορτηγά) που δεν εμπίπτουν στις τέσσερις προαναφερόμενες ομάδες οχημάτων δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂, αλλά θα πρέπει να λαμβάνονται για τους σκοπούς των κινήτρων που παρέχονται στα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές (βλ. άρθρο 5).

Επιπλέον, η διάταξη διευκρινίζει πότε τα οχήματα θεωρούνται πρόσφατα ταξινομημένα για τους σκοπούς του κανονισμού.

Άρθρο 3 - Ορισμοί

Το παρόν άρθρο καθορίζει τους ορισμούς που πρέπει να εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4 – Μέσες ειδικές εκπομπές κατασκευαστή

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η Επιτροπή καθορίζει και δημοσιεύει ετησίως τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κάθε κατασκευαστή από το 2019. Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον υπολογισμό των μέσων εκπομπών αναφέρονται από τους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../2018. Προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τη χρησιμότητα και την ιδιαιτερότητα των οχημάτων, τα μεμονωμένα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αποδίδονται σε διάφορες επιμέρους ομάδες οχημάτων, όπου εφαρμόζονται ειδικοί διορθωτικοί συντελεστές για τα προφίλ χρήσης (δηλαδή τα πρότυπα χρήσης των οχημάτων), το ωφέλιμο φορτίο και τα ετήσια διανυθέντα χιλιόμετρα. Επιπλέον, λαμβάνεται υπόψη το μερίδιο των οχημάτων του κατασκευαστή σε κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων. Τα επαγγελματικά οχήματα των κατηγοριών N2 και N3 (π.χ. απορριματοφόρα φορτηγά, φορτηγά εργοταξίου) δεν έχουν το ίδιο δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO₂ με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση αγαθών και, επομένως, δεν περιλαμβάνονται στην υπολογισμό του μέσου όρου. Οι τύποι υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών καθορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

Άρθρο 5 – Βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η κατασκευή βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, τα οχήματα αυτά υπολογίζονται πολλές φορές για τον προσδιορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή από το 2019. Οι κατασκευαστές οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα επωφεληθούν από τέτοιου είδους «πιστωτικά υπερμόρια» για κάθε όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που διατίθεται στην αγορά με διαφορετικό συντελεστή πολλαπλασιασμού ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ του οχήματος.

Παρέχεται επίσης ειδικό κίνητρο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών των κατηγοριών M2 (λεωφορεία) και M3 (πούλμαν), καθώς και για ορισμένα οχήματα της κατηγορίας N (μικρά φορτηγά), συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ενώ οι εν λόγω κατηγορίες οχημάτων δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ βάσει του παρόντος κανονισμού, λαμβάνονται ωστόσο υπόψη για τον προσδιορισμό του συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών είναι τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ειδικές εκπομπές κάτω των 350g CO₂/km, δηλ. περίπου το ήμισυ του μέσου όρου των εκπομπών του στόλου.

Προκειμένου να διατηρηθεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα των στόχων, η μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών μέσω του συστήματος κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να υπόκειται σε ανώτατο όριο.

Οι τύποι υπολογισμού του συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθορίζονται στο σημείο 2.3 του παραρτήματος I.

Άρθρο 6 – Ειδικοί στόχοι εκπομπών για κάθε κατασκευαστή

Το εν λόγω άρθρο προβλέπει τον υπολογισμό των ετήσιων στόχων για τις εκπομπές ανά κατασκευαστή για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, αρχής γενομένης από το 2026. Κατά συνέπεια, οι πρώτοι ετήσιοι στόχοι θα καθοριστούν για το ημερολογιακό έτος 2025. Οι στόχοι λαμβάνουν υπόψη τους συνολικούς στόχους μείωσης για το 2025 και το 2030 αντίστοιχα, καθώς και τη χρησιμότητα και τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με τον ίδιο τρόπο όπως για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών. Συνεπώς, οι ετήσιοι στόχοι ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή θα υπολογίζονται ως σταθμισμένος μέσος όρος των στόχων που καθορίζονται για κάθε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων.

Οι τύποι υπολογισμού του ειδικού στόχου εκπομπών καθορίζονται στο τμήμα 4 του παραρτήματος I.

Άρθρο 7 – Πιστωτικά μόρια και χρέη εκπομπών

Το άρθρο αυτό ορίζει έναν μηχανισμό «τραπεζικής αποταμίευσης και δανεισμού», ο οποίος επιτρέπει σε έναν κατασκευαστή να αντισταθμίσει τη χαμηλή απόδοση με τον ειδικό στόχο εκπομπών του σε ένα έτος με την υψηλή απόδοση σε ένα άλλο έτος. Για τον σκοπό αυτόν, ο κατασκευαστής μπορεί να «αποταμιεύσει» πιστωτικά μόρια εκπομπών, εάν οι εκπομπές του είναι χαμηλότερες από μια πορεία μειώσεων που καθορίζεται ως γραμμική πορεία από τις εκπομπές αναφοράς CO₂ του 2019 στους στόχους του 2025 και από τους στόχους του 2025 στους στόχους του 2030. Απαιτούνται δύο διαφορετικές πορείες για να ληφθεί υπόψη ότι οι κλίσεις μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με τους ακριβείς στόχους που καθορίστηκαν για το 2025 και το 2030. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για την πρόωρη μείωση των εκπομπών, μπορούν να αποκτηθούν πιστωτικά μόρια εκπομπών από το 2019 έως το 2024 και, κατά τον ίδιο τρόπο, για την περίοδο 2025 έως 2029. Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών που αποκτήθηκαν κατά την περίοδο 2019 έως 2024 λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης

του κατασκευαστή με τον ειδικό στόχο εκπομπών του για το 2025 και μόνο. Δεν θα επιτρέπεται η περαιτέρω μεταφορά πιστωτικών μορίων που έχουν αποκτηθεί κατά την περίοδο από το 2019 έως το 2024. Πιστωτικά μόρια εκπομπών μπορούν επίσης να αποκτηθούν και να χρησιμοποιηθούν για την επόμενη περίοδο από το 2025 έως το 2029. Σε περίπτωση που ένας κατασκευαστής υπερβεί τον στόχο του σε οποιοδήποτε από τα έτη από το 2025 έως το 2029, μπορεί να αποκτήσει περιορισμένα χρεωστικά μόρια εκπομπών τα οποία πρέπει να εκκαθαριστούν το αργότερο το 2029. Τα συνολικά χρεωστικά μόρια εκπομπών δεν μπορεί να υπερβαίνουν το 5 % του στόχου ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή το 2025, διαφορετικά θα επιβάλλεται τίμημα υπέρβασης εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 8.

Τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών είναι στοιχεία που ορίζονται για τους σκοπούς των υπολογισμών, αλλά δεν θεωρούνται στοιχεία ενεργητικού που είναι μεταβιβάσιμα ή υπόκεινται σε φορολογικά μέτρα.

Το τμήμα 5 του παραρτήματος I καθορίζει τους τύπους υπολογισμού της πορείας μειώσεων των εκπομπών CO₂ και των πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών.

Άρθρο 8 – Συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ένας κατασκευαστής έχει υπερβολικές εκπομπές, λαμβάνοντας υπόψη τα πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών που απέκτησε σύμφωνα με το άρθρο 7, η Επιτροπή επιβάλλει χρηματική ποινή υπό τη μορφή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών. Το επίπεδο του τιμήματος ορίζεται σε 6 800 € ανά g/tkm, ισοδύναμο με 570 € ανά g/km με βάση ένα μέσο ωφέλιμο φορτίο των 12 τόνων, υπέρβασης εκπομπών, οι οποίες αντικατοπτρίζουν το οριακό κόστος των τεχνολογιών μείωσης CO₂.

Στο τμήμα 6 του παραρτήματος I καθορίζονται οι τύποι υπολογισμού των υπερβάσεων εκπομπών. Οι μέθοδοι είσπραξης των τιμημάτων καθορίζονται με εκτελεστική πράξη.

Άρθρο 9 - Επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης

Το άρθρο αυτό θεσπίζει μηχανισμό για την καθιέρωση διαδικασίας για τους ελέγχους συμμόρφωσης εν χρήσει των τιμών για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα βάσει της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν τυχόν διαπιστωθείσες αποκλίσεις, τις οποίες η Επιτροπή 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 10 - Δημοσίευση των δεδομένων και 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).

Το άρθρο εξουσιοδοτεί επίσης την Επιτροπή να προσαρμόζει τις εκπομπές αναφοράς CO₂ για το 2019 σύμφωνα με τις σαφώς καθορισμένες διαδικασίες (που αναφέρονται στο άρθρο 12 και στο παράρτημα II), ώστε να αντικατοπτρίζουν τις προσαρμογές των τιμών ωφέλιμου φορτίου ή των μεταβολών στη διαδικασία έγκρισης τύπου που έχουν μη αμελητέα επίπτωση στις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται για ένα βαρύ επαγγελματικό όχημα. Η προσαρμογή θα επηρεάσει τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών, από το έτος που έπεται της έγκρισής της.

Άρθρο 11 – Εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση ενέργειας

Το άρθρο αυτό παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να παρακολουθεί και να αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες, που προσομοιώνονται με το εργαλείο VECTO, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής. 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. Η προσέγγιση αυτή ακολουθείται από την προσέγγιση που προτείνεται για τα ελαφρά οχήματα και απαιτεί, ως πρώτο βήμα, την καθιέρωση υποχρεωτικών τυποποιημένων μετρητών κατανάλωσης καυσίμου στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 12 - Προσαρμογές στα παραρτήματα I και II

Η τεχνική πρόοδος και οι αλλαγές στις διαδικασίες έγκρισης τύπου ενδέχεται να επηρεάσουν το επίπεδο των επίσημων τιμών εκπομπών CO₂ που καθορίζονται για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές αυτές, το άρθρο αυτό παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να προσαρμόζει ορισμένες τεχνικές παραμέτρους που παρατίθενται στα παραρτήματα I και II, συμπεριλαμβανομένης της υιοθέτησης μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό αντιπροσωπευτικού οχήματος ανά επιμέρους ομάδα οχημάτων, βάσει της οποίας θα αξιολογούνται οι εν λόγω αλλαγές. Οι προτεινόμενες προσαρμογές ακολουθούν τις σαφώς καθορισμένες ενέργειες που ορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος II.

Άρθρο 13 — Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Το άρθρο αυτό απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, η οποία θα υποβληθεί το 2022. Η έκθεση θα πρέπει να αναφέρει τον στόχο μείωσης των εκπομπών για το 2030, καθώς και να ορίσει τους στόχους μείωσης για άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν υπόκεινται ακόμη σε απαιτήσεις μείωσης. Η έκθεση θα πρέπει επίσης να καλύψει το ζήτημα της αποτελεσματικότητας των λεπτομερειών, δηλ. του συστήματος παροχής κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ρύπων και του μηχανισμού «τραπεζικής αποταμίευσης και δανεισμού» και να εξετάσει το ενδεχόμενο συνέχισης των εν λόγω λεπτομερειών και μετά το 2030. Κατά περίπτωση, η έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρα 14 και 15 — Διαδικασία επιτροπής και άσκηση της εξουσιοδότησης

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

Άρθρο 16 — Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

Σκοπός της τροποποίησης αυτής είναι να εισαχθεί νομική βάση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (κανονισμός Euro 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 από βαρέα επαγγελματικά οχήματα. 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.

Παράρτημα I

Το παράρτημα I ορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις και τους τύπους για τα ακόλουθα στοιχεία:

- Επιμερισμός σε επιμέρους ομάδες οχημάτων
- Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών κατασκευαστή

- Υπολογισμός των εκπομπών CO₂ αναφοράς
- Υπολογισμός του στόχου ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή
- Υπολογισμός της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ και των πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών
- Προσδιορισμός των υπερβάσεων εκπομπών κατασκευαστή

Παράρτημα II

Το παράρτημα II καθορίζει τις διαδικασίες προσαρμογής των εκπομπών αναφοράς CO₂, δηλαδή των συντελεστών προσαρμογής του ωφέλιμου φορτίου (τμήμα 1) και της μεθοδολογίας για τη συνεκτίμηση των αλλαγών στις διαδικασίες έγκρισης τύπου (τμήμα 2).

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

(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 Επιτροπής¹⁷,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁸,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η 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.
- (2) Μετά τη στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, η Επιτροπή ενέκρινε δύο προγράμματα κινητικότητας τον Μάιο¹⁹ και τον Νοέμβριο του 2017²⁰. Τα εν λόγω προγράμματα προβλέπουν ένα θετικό θεματολόγιο για την επίτευξη της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών και την ομαλή μετάβαση στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους.
- (3) Ο παρών κανονισμός αποτελεί μέρος της τρίτης δέσμης πρωτοβουλιών «Η Ευρώπη σε κίνηση», η οποία υλοποιεί τη νέα στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής του

¹⁷ ΕΕ C της , , σ. .

¹⁸ ΕΕ C της , , σ. .

¹⁹ Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους, COM(2017) 283 final

²⁰ 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

Σεπτεμβρίου 2017²¹, 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 της δέσμης 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 αυτοκίνητα²² και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, 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 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.
- (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 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. Η στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση αναφέρει ότι, ενώ όλοι οι οικονομικοί τομείς πρέπει να λάβουν μέτρα για να

²¹ Επενδύοντας στην έξυπνη, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ, COM(2017) 0479 final

²² 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.).

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) 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 σχεδιάζονται έτσι ώστε 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 [κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ΕΕ) .../2018] 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.
- (12) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009²³ θεσπίστηκε νέα διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμων επιμέρους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής²⁴ παρέχει μια μεθοδολογία, με βάση το εργαλείο VECTO,

²³ 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

²⁴ 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

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 Ιανουαρίου 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵. 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 ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος.
- (15) Για το 2025 θα πρέπει να οριστεί στόχος μείωσης ως σχετική μείωση με βάση τις μέσες εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα το 2019, προκειμένου να αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη άμεσα διαθέσιμων αποδοτικών ως προς το κόστος τεχνολογιών για συμβατικά οχήματα. Ο στόχος του 2030 θα πρέπει να θεωρηθεί φιλόδοξος και ο τελικός στόχος θα πρέπει να καθοριστεί 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.
- (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 πλαισίων πολιτικής για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.
- (17) Κατά τον υπολογισμό των εκπομπών αναφοράς για το 2019 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 κατά την περίοδο αυτή. 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

²⁵ 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). Κανονισμός (ΕΕ) .../2018 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, ΕΕ L...,.....

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 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 οχήματα²⁶.
- (22) Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή, όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει

²⁶ 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).

επομένως να υπολογίζονται πολλές φορές. Το επίπεδο των κινήτρων θα πρέπει να ποικίλλει ανάλογα με τις πραγματικές εκπομπές CO₂ του οχήματος. Προκειμένου να αποφευχθεί η αποδυνάμωση των περιβαλλοντικών στόχων, οι εξοικονομήσεις που προκύπτουν θα πρέπει να υπόκεινται 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, λεωφορεία και πούλμαν 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. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι λεωφορεία μηδενικών εκπομπών κυκλοφορούν ήδη στην αγορά και παρέχονται κίνητρα για τη χρήση τους μέσω μέτρων προσανατολισμένων στη ζήτηση, όπως οι δημόσιες συμβάσεις. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κίνητρα είναι ισορροπημένα μεταξύ των διαφόρων τύπων οχημάτων, οι εξοικονομήσεις που προκύπτουν από τα μικρότερα φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε ανώτατο όριο.
- (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 ειδικό στόχο 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 το 2019 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 των στόχων του 2025 και του 2030, θα πρέπει να είναι σε θέση να αποταμιεύσει τα εν λόγω πιστωτικά μόρια εκπομπών με σκοπό να συμμορφωθεί με τους στόχους κατά την περίοδο 2025 έως 2029.
- (27) Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον στόχο ειδικών εκπομπών σε οποιοδήποτε από τα έτη 2025 έως 2029, ο κατασκευαστής θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει περιορισμένα χρεωστικά μόρια εκπομπών. Ωστόσο, μέχρι το 2029 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) αριθ. .../2018 [Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα] 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) ²⁷ 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.

²⁷ 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 πραγματικών εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων και των εργαστηριακών δοκιμών)».

- (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 εκτίμηση αυτή θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει, αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα θέματα που αφορούν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων πέραν των τυποποιημένων βαρών και διαστάσεων που ισχύουν για τις εθνικές μεταφορές όπως, για παράδειγμα, την έννοια των συνδυασμένων μεταφορών.
- (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 βαρέως επαγγελματικού οχήματος για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, με βάση την οποία θα πρέπει να αξιολογούνται οι μεταβολές των ειδικών εκπομπών CO₂.
- (36) Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που συνδέονται με το άρθρο 8 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 3 και το άρθρο 12 παράγραφος 2 θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸.
- (37) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν μη ουσιώδη στοιχεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την αναπροσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 και όσον αφορά την τροποποίηση των παραρτημάτων Ι και ΙΙ 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 έργου²⁹. 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

²⁸ 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).

²⁹ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1

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:

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/ [κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών], και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας του Παρισιού και για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ο παρών κανονισμός καθορίζει πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, με βάση τα οποία οι εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ μειώνονται σε σύγκριση με τις εκπομπές αναφοράς CO₂ ως εξής:

- α) από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 κατά 15 %·
- β) από την 1η Ιανουαρίου 2030 και εξής τουλάχιστον κατά 30 % υπό την επιφύλαξη της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 13.

Οι εκπομπές αναφοράς CO₂ βασίζονται στα δεδομένα παρακολούθησης του 2019 που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) .../2018 [παρακολούθηση και αναφορά δεδομένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων], 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 των κατηγοριών M2 και M3 και 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).

2. Τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος, εάν έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά κατά το έτος αυτό 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.

Άρθρο 3 Ορισμοί

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

- α) «εκπομπές αναφοράς CO₂»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών το 2019 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 βαρέως επαγγελματικού οχήματος που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I·
- γ) «μέσες ειδικές εκπομπές»: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ενός κατασκευαστή σε ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.7 του παραρτήματος I·
- δ) «ειδικός στόχος εκπομπών»: ο στόχος ενός μεμονωμένου κατασκευαστή, ο οποίος εκφράζεται σε g/tkm και καθορίζεται ετησίως για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I·
- ε) «συμπαγές φορτηγό»: φορτηγό που δεν είναι σχεδιασμένο ή κατασκευασμένο για την έλξη ημιρυμουλκουμένου·
- στ) «ελκυστήρας»: μονάδα ελκυστήρα που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κυρίως για την έλξη ημιρυμουλκουμένων·
- 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 που δεν προορίζεται για την παράδοση αγαθών και 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 I 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) αριθ. .../2018 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·

- κ) «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 I.
- λ) «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 βαρέως επαγγελματικού οχήματος.
- μ) «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.
- ν) «ωφέλιμο φορτίο»: το βάρος των εμπορευμάτων ή των προσώπων που μεταφέρει ένα όχημα υπό διαφορετικές συνθήκες.

Άρθρο 4

Μέσες ειδικές εκπομπές κατασκευαστή

Από το 2020 και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, 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 το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- α) τα δεδομένα που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../2018 [παρακολούθηση και αναφορά δεδομένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων] για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το αντίστοιχο έτος, 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 το 2020 και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, 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 το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

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 ένα ημερολογιακό έτος, 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

Ειδικοί στόχοι εκπομπών για κάθε κατασκευαστή

Από το 2026 και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, μέσω των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, στόχο ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. 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 την περίοδο 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 ένα ημερολογιακό έτος, πολλαπλασιαζόμενα με τη διαφορά μεταξύ:
- α) της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και τις μέσες ειδικές εκπομπές ενός κατασκευαστή, εάν η διαφορά είναι θετική («πιστωτικά μόρια εκπομπών»).
 - β) των μέσων ειδικών εκπομπών και του ειδικού στόχου εκπομπών ενός κατασκευαστή, εάν η διαφορά είναι θετική («χρεωστικά μόρια εκπομπών»).

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά την περίοδο 2019 έως 2029. Ωστόσο, τα πιστωτικά μόρια που αποκτήθηκαν κατά την περίοδο 2019 έως 2024 λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών για το 2025 και μόνο.

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

Τα πιστωτικά και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν το 2025 και οποιοδήποτε από τα επόμενα ημερολογιακά έτη έως το 2028 θα μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από το ένα ημερολογιακό έτος στο άλλο έως το 2029, όταν θα εκκαθαριστούν τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών.

2. Η πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) 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 για το 2025 που καθορίζεται στο στοιχείο α) του εν λόγω άρθρου και μεταξύ του στόχου για το 2025 και του στόχου για το 2030 που καθορίζεται στο στοιχείο β) του εν λόγω άρθρου.

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 ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος από το 2025 και εξής, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών υπολογιζόμενο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

(Τίμημα υπέρβασης εκπομπών) = (Υπέρβαση εκπομπών x 6 800 €/gCO₂/tkm)

2. Ο κατασκευαστής θεωρείται ότι έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν, σε οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη από το 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 το ημερολογιακό έτος 2029, όταν το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μειωμένων μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το μηδέν·
 - γ) κατά τα ημερολογιακά έτη από το 2030 και εξής, όταν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν τον στόχο των ειδικών εκπομπών του.

Η υπέρβαση εκπομπών σε ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 6 του παραρτήματος I.

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 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 κατασκευαστή.
3. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών. Οι διαδικασίες αυτές θεσπίζονται μέσω εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Άρθρο 10
Δημοσίευση των δεδομένων και των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις που πρόκειται να εκδοθούν έως τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, δημοσιεύει κατάλογο ο οποίος αναφέρει:
 - α) από το 2020, για κάθε κατασκευαστή, τις οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, που αναφέρονται στο άρθρο 4·
 - β) από το 2020, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, που αναφέρεται στο άρθρο 5·
 - γ) από το 2026, για κάθε κατασκευαστή, τον στόχο των οικείων εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, που αναφέρονται στο άρθρο 6·
 - δ) από το 2020 έως το 2030, για κάθε κατασκευαστή, την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών του και, από το 2026, τα χρεωστικά μόρια εκπομπών του κατά το προηγούμενο έτος, που αναφέρονται στο άρθρο 7·
 - ε) από το 2026, για κάθε κατασκευαστή, την οικεία υπέρβαση εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, που αναφέρονται στο άρθρο 8·
 - στ) από το 2020, τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.Ο κατάλογος περιλαμβάνει, για τη δημοσίευση έως τις 31 Οκτωβρίου 2020, 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 τιμές του ωφέλιμου φορτίου έχουν προσαρμοστεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο γ), σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος II·

- β) όταν έχει καθοριστεί συντελεστής 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 στόχων ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή που ισχύουν κατά τα ημερολογιακά έτη μετά την έναρξη ισχύος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την προσαρμογή των τιμών.

Άρθρο 11

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 καυσίμου που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. 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 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.
3. Η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τα μέτρα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 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 έτσι 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.

Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2, 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 εν λόγω προσαρμογή, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα παρακολούθησης που αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) .../2018 και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που απαριθμούνται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Άρθρο 13

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Έως τις 31 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 καθοριστεί για το 2030 σύμφωνα με το άρθρο 1 και τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκουμένων. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεων που αφορούν ιδίως τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως τα λεωφορεία, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που ορίζονται στην οδηγία 2009/33/ΕΚ³⁰ και το σύστημα πιστωτικών μορίων CO₂ και την καταλληλότητα της παράτασης της εφαρμογής των εν λόγω ρυθμίσεων από το 2030 και έπειτα και, ενδεχομένως, συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή xxx που συστήνεται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) .../ 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.

³⁰ Οδηγία 2009/33/ΕΚ για την προώθηση καθαρών οχημάτων, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία .../.../ΕΕ

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 απροσδιόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
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

Στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος λ):

- «λ) διαδικασία για την επαλήθευση, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα, εάν τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί και τεθεί σε κυκλοφορία είναι σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καθορίζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα εκτελεστικά μέτρα του·»

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ 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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχος(-οι)
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις
- 1.7. Προβλεπόμενος(-οι) τρόπος(-οι) διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- 2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες
 - 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες
 - 3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις
 - 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα
 - 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο
 - 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά τη θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ³¹

34: Δράση για το κλίμα

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση³²

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση προσανατολισμένη σε νέα δράση

1.4. Στόχος(-οι)

1.4.1. Ο/Οι πολυετής/-είς στρατηγικός/-οί στόχος/-οι της Επιτροπής τον/τους οποίο/-ους αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Η πρόταση αποτελεί βασικό νομοθετικό μέτρο της τρίτης δέσμης πρωτοβουλιών «Η Ευρώπη σε κίνηση». Συμβάλλει στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής στρατηγικής της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, η οποία εγκρίθηκε το 2016, και του σχεδίου δράσης της για τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου και τη μείωση των εκπομπών από τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν.

Η πρόταση συμβάλλει στην υλοποίηση της δέσμευσης της Ένωσης για την επίτευξη μείωσης των εγχώριων εκπομπών κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

1.4.2. Ειδικός(οί) στόχος(οι) και δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος αριθ. 3

Περαιτέρω απεξάρτηση του κλάδου μεταφορών της Ένωσης από τον άνθρακα, μέσω της ανάπτυξης και της εφαρμογής εναρμονισμένων πολιτικών (σε συνεργασία με άλλες ΓΔ, όπως οι ΓΔ MOVE, GROW κ.ά.)

Σχετική(-ές) δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Δραστηριότητα ΠΒΔ 34 02 – Δράση για το κλίμα σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

Δραστηριότητα ΠΒΔ 07 02 – Περιβαλλοντική πολιτική στην Ένωση και σε διεθνές επίπεδο

³¹ ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων· ΠΔΒ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

³² Αναφερόμενα στο άρθρο 54 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.3. Αναμενόμενο(-α) αποτέλεσμα(-τα) και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους(τις) στοχοθετημένους(-ες) δικαιούχους/ομάδες.

Η πρόταση θα καθορίσει τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.

Η πρόταση:

- θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων·
- θα μειώσει τα λειτουργικά έξοδα για τους μεταφορείς ή/και τα έξοδα μεταφοράς για τους καταναλωτές·
- θα βοηθήσει την ευρωπαϊκή βιομηχανία βαρέων επαγγελματικών οχημάτων να διατηρήσει την ηγετική της θέση στον τομέα της τεχνολογίας και της καινοτομίας.

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

Δείκτης 1: Μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και εκπομπές CO₂ ανά κατηγορία οχήματος, κατασκευαστή και κράτος μέλος από τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την πιστοποίηση.

Δείκτης 2: Αυξημένο επίπεδο καινοτομίας που μετράται ως προς τα νέα διπλώματα ευρεσιτεχνίας των ευρωπαϊκών κατασκευαστών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που σχετίζονται με αποδοτικές από πλευράς καυσίμου τεχνολογίες και οχήματα μηδενικών/χαμηλών εκπομπών.

Δείκτης 3: Το επίπεδο απασχόλησης θα παρακολουθείται με βάση τις διαθέσιμες στο κοινό στατιστικές της Eurostat για τα ανά κλάδο στοιχεία για την απασχόληση στην Ένωση.

Δείκτης 4: Παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα με στοιχεία για τους ατμοσφαιρικούς ρύπους που αναφέρθηκαν από τον EOX στο πλαίσιο της AirBase³³.

Δείκτης 5: Οι βελτιώσεις που πραγματοποιούνται στον τομέα της ενεργειακής ασφάλειας θα παρακολουθούνται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat για τις εισαγωγές καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων μεταφορών.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν πρόσφατα στην Ένωση θα πρέπει:

- να συμμορφώνονται με τους στόχους που έχουν καθοριστεί για τις εκπομπές CO₂·
- να αναφέρουν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με την πραγματικών κατανάλωση καυσίμου που έχουν μετρηθεί από σταθερές συσκευές·

³³

Η AirBase είναι η ευρωπαϊκή βάση δεδομένων για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα που διατηρεί ο EOX μέσω του ευρωπαϊκού θεματικού κέντρου για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή. Περιέχει στοιχεία για την παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα και πληροφορίες που υποβάλλονται από τις συμμετέχουσες χώρες σε ολόκληρη την Ένωση. Η βάση δεδομένων για την ποιότητα του αέρα αποτελείται από πολυετή χρονολογική σειρά μετρήσεων της ποιότητας του αέρα και στατιστικές για έναν αριθμό ατμοσφαιρικών ρύπων.

- να υπόκεινται σε δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει, των οποίων τα αποτελέσματα κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ

Οι αγορές για τα νέα βαρέα οχήματα και τις μεταφορικές υπηρεσίες λειτουργούν σε επίπεδο ΕΕ και αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα της ενιαίας αγοράς. Τα πρότυπα εκπομπών που καθορίζονται σε επίπεδο Ένωσης θα αποτρέψουν τον κατακερματισμό της αγοράς, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και θα είναι πιο αποδοτικά ως προς το κόστος από κάθε δράση που αναλαμβάνεται σε επίπεδο μεμονωμένων κρατών μελών.

Η αυτοκινητοβιομηχανία απαιτεί όσο το δυνατόν περισσότερη ρυθμιστική βεβαιότητα, προκειμένου να υλοποιηθούν οι μεγάλες κεφαλαιουχικές επενδύσεις που είναι απαραίτητες για τη μεγιστοποίηση της οικονομίας καυσίμου στα καινούργια οχήματα, και ακόμη περισσότερο για τη μετάβαση σε νέες πρωτογενείς πηγές ενέργειας. Τα πρότυπα παρέχουν την εν λόγω βεβαιότητα σε έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα προγραμματισμού και δεν μπορούν να εφαρμοστούν με την ίδια αποτελεσματικότητα και βεβαιότητα σε επίπεδο κράτους μέλους.

1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Για τα ελαφρά οχήματα, δηλαδή τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία, τα υποχρεωτικά σε επίπεδο ΕΕ πρότυπα εκπομπών CO₂ έχουν οδηγήσει σε βελτιωμένα επίπεδα εξοικονόμησης καυσίμου και χαμηλότερες εκπομπές CO₂.

Η αξιολόγηση των υφιστάμενων κανονισμών 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.

Τα προτεινόμενα πρότυπα εκπομπών CO₂ νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων βασίζονται στα διδάγματα που αντλήθηκαν από τα πρότυπα εκπομπών για ελαφρά οχήματα. Όπως και στην περίπτωση των αυτοκινήτων και των φορτηγών οχημάτων, προβλέπονται πολλές ευελιξίες για την εξασφάλιση της αποδοτικής από πλευράς κόστους εφαρμογής των προτύπων. Ωστόσο, τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων απαιτούσαν επίσης ορισμένα νέα στοιχεία στον σχεδιασμό των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

1.5.4. Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα

Η πρόταση συνάδει με τις υφιστάμενες πολιτικές της ΕΕ για την κινητικότητα, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, μέτρα όπως το σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ, ο κανονισμός για την πιστοποίηση³⁴, ο κανονισμός για την υποβολή εκθέσεων και την παρακολούθηση³⁵, η οδηγία για το ευρωπαϊκό αυτοκόλλητο σήμα

³⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής
³⁵ COM(2017) 0279 final

(ευρωβινιέτα)³⁶, η οδηγία για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις διαστάσεις³⁷, την οδηγία για τα καθαρά οχήματα³⁸, η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων (FQD).

³⁶ Οδηγία 2011/76/ΕΕ

³⁷ Οδηγία 2015/719/ΕΕ

³⁸ Οδηγία 2009/33/ΕΚ

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις

- ☐ Πρόταση/Πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**
 - ☐ Πρόταση/Πρωτοβουλία με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE
 - ☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE
- ☒ Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**
 - Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2019 με απεριόριστη διάρκεια
 - και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης³⁹

- ☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή
 - ☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης
 - ☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς
- ☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη
- ☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:
 - ☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει
 - ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και τις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)
 - ☐ στην ΕΤΕπ και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων
 - ☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 208 και 209 του δημοσιονομικού κανονισμού
 - ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου
 - ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
 - ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
 - ☐ σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη
 - *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

³⁹ Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι των διατάξεων αυτών

Οι πραγματικές επιπτώσεις της νομοθεσίας θα παρακολουθούνται και θα αξιολογούνται βάσει συνόλου δεικτών προσαρμοσμένων στους συγκεκριμένους στόχους πολιτικής που πρέπει να επιτευχθούν με τη νομοθεσία (βλ. σημείο 1.4.4 ανωτέρω για λεπτομέρειες σχετικά με τους δείκτες).

Η ενδιάμεση επανεξέταση της νομοθεσίας που προβλέπεται για το 2022 θα επιτρέψει στην Επιτροπή να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας και, εφόσον ενδείκνυται, να προτείνει τροποποιήσεις.

Βάσει του προτεινόμενου κανονισμού για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, η Επιτροπή θα συλλέξει τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου που προκύπτουν από τη διαδικασία πιστοποίησης. Επομένως, η παρακολούθηση συνδέεται στενά με τη διαδικασία πιστοποίησης και τη λειτουργία και τη διαχείριση του εργαλείου προσομοίωσης VECTO.

Η πρόταση σχετικά με τα πρότυπα CO₂ προτείνει δύο συμπληρωματικά μέτρα παρακολούθησης για τη συμπλήρωση του κανονισμού σχετικά με την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων:

1. Συλλογή, δημοσίευση και παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες που αναφέρουν οι κατασκευαστές, βάσει υποχρεωτικών τυποποιημένων συσκευών.
2. Εισαγωγή δοκιμών συμμόρφωσης εν χρήσει και την υποχρέωση αναφοράς των αποκλίσεων από τις τιμές έγκρισης τύπου, οι οποίες θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με έναν διορθωτικό μηχανισμό.

Τα εν λόγω συμπληρωματικά μέτρα παρακολούθησης θα ενισχύσουν τη διαδικασία παρακολούθησης και θα διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος(-οι) που έχει(-ουν) εντοπιστεί

Η αποτελεσματική παρακολούθηση εξαρτάται από τη σωστή λειτουργία της διαδικασίας πιστοποίησης και την αξιοπιστία των στοιχείων του εργαλείου VECTO για τις εκπομπές, που χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Ο κίνδυνος λανθασμένων στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές ή καθυστερημένης υποβολής εκθέσεων από τους κατασκευαστές ή τα κράτη μέλη βάσει του κανονισμού για την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μπορεί να οδηγήσει σε δυσκολίες στην εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα εσωτερικού ελέγχου που έχει καθοριστεί

Οι προβλεπόμενες μέθοδοι ελέγχου καθορίζονται στον δημοσιονομικό κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του.

2.2.3. Εκτιμώμενο κόστος και όφελος των ελέγχων και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος

Άνευ αντικειμένου

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας

Εκτός από την εφαρμογή του δημοσιονομικού κανονισμού για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών, η πρόταση προβλέπει οικονομικές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους ειδικούς στόχους για τις εκπομπές CO₂. Επιπλέον, όπως εξηγείται στο σημείο 2.1 ανωτέρω, η πρόταση προβλέπει την παρακολούθηση της πραγματικής κατανάλωσης καυσίμου, καθώς και δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει και μηχανισμό διόρθωσης σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ των πραγματικών δεδομένων και των δεδομένων της έγκρισης τύπου. Τα μέτρα αυτά θα διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα της πρότασης και θα ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο παρατυπιών.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Τύπος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός [2][Τομέας Φυσικοί Πόροι]	ΔΠ/ΜΔΠ 40	χωρών ΕΖΕΣ ⁴¹	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁴²	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
2	34 02 01: Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (άμβλυνση)	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Τύπος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός [...] [Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[...][XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

⁴⁰ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις/ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁴¹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁴² Υποψήφιες χώρες και, εφόσον ισχύει, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

[Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με τη χρήση [λογιστικών φύλλων για τα διοικητικού χαρακτήρα στοιχεία του προϋπολογισμού](#) (δεύτερο έγγραφο του παρόντος δημοσιονομικού δελτίου) και να τηλεφορτωθεί στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.]

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός 2	Διατηρήσιμη ανάπτυξη: Φυσικοί πόροι
--	--------------	-------------------------------------

Ευρωπαϊκή Επιτροπή ⁴³			Έτος 2019 ⁴⁴	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ 2019 έως 2020
• Επιχειρησιακές πιστώσεις										
34.02.01.	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,500	0,500						1,000
	Πληρωμές	(2)	0,500	0,500						1,000
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)								
	Πληρωμές	(2α)								
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ⁴⁵										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού		(3)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις	=1+1α	0,500	0,500						1,000

⁴³ Οι ενδιαφερόμενες υπηρεσίες είναι οι εξής: DG CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁴⁵ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή	υποχρεώσεων	+3								
	Πληρωμές	=2+2α +3	0,500	0,500						1,000

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,500	0,500						1,000
	Πληρωμές	(5)	0,500	0,500						1,000
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων στο πλαίσιο του ΤΟΜΕΑ 2 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Πληρωμές	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Αν η πρόταση/προτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός τομείς:

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων στο πλαίσιο των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 4 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Πληρωμές	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Οι ζητούμενες επιχειρησιακές πιστώσεις στο πλαίσιο του τομέα 2 θα διατεθούν από το διαθέσιμο κονδύλιο του προγράμματος LIFE (στο πλαίσιο του επιμέρους προγράμματος για την δράση για το κλίμα).

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	5	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ 2019 έως 2020
Ευρωπαϊκή Επιτροπή									
• Ανθρώπινοι πόροι		0,429	0,429						0,858
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,015	0,015						0,030
ΣΥΝΟΛΟ για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή	Πιστώσεις	0,444	0,444						0,888

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων στο πλαίσιο του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,444	0,444						0,888
---	---	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2019 ⁴⁶	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ 2019 έως 2020
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων στο πλαίσιο των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,944	0,944						1,888
	Πληρωμές	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος 2019		Έτος 2020		Έτος N+2		Έτος N+3		να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)								ΣΥΝΟΛΟ 2019 έως 2020	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (OUTPUTS)																			
	Είδος ⁴⁷	Μέσο κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Συνολικός αριθμός	Συνολικό κόστος		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 3 ⁴⁸ ...																				
- Αποτέλεσμα	Υπηρεσία Σύμβαση	0,500	1		1	0,500												1,000		
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																				
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																				

⁴⁷ Αποτελέσματα θα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (παράδειγμα: αριθμός ανταλλαγών σπουδαστών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ οδών που θα κατασκευαστούν, κ.λπ.)

⁴⁸ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικός(-οί) στόχος(-οι)...

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	1	0,500	1	0,500												1,000
-----------------	---	-------	---	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος 2022	Έτος 2023	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		ΣΥΝΟΛΟ
--	--------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--------

TOMEA 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	0,429	0,429						0,858
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,015	0,015						0,030
Υποσύνολο TOMEA 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0,444	0,444						0,888

Εκτός TOMEA 5⁴⁹ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	0	0						0
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0	0						0
Υποσύνολο εκτός TOMEA 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0	0						0

ΣΥΝΟΛΟ	0,444	0,444						0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και οι οποίες θα συμπληρωθούν, κατά περίπτωση, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁴⁹ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφ ούν όσα έτη απαιτο ύνται, ώστε να εμφαν εται η διάρκει α των επιπτώ σεων (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
34 01 01 01 (Στην έδρα ή στα γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	3	3					
XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)							
XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)							
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁵⁰							
34 01 02 01 (AC, END, INT από το «συνολικό κονδύλιο»)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT και JED στις αντιπροσωπείες)							
XX 01 04 yy ⁵¹	- στην έδρα						
	- σε αντιπροσωπείες						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - έμμεση έρευνα)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - άμεση έρευνα)	0	0					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ	3	3					

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁵⁰ AC = συμβασιούχος υπάλληλος· AL = τοπικός υπάλληλος· END = αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT= Προσωρινό προσωπικό οργανισμού, JED= νέος εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία.

⁵¹ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «BA»)

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Από το 2019 θα απαιτηθούν τρεις πρόσθετοι υπάλληλοι της AD, οι οποίοι θα είναι υπεύθυνοι για την προετοιμασία της σχετικής νομοθεσίας εφαρμογής και για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης του κανονισμού και των αναγκαίων συναφών θεμάτων όσον αφορά τη λειτουργία του εργαλείου VECTO και τη διαχείριση της διαδικασίας πιστοποίησης. Ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή των συγκεκριμένων εργασιών. 1. Εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του κανονισμού: α. Καθορισμός στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ μεμονωμένων κατασκευαστών και πιστωτικών ορίων για τους σκοπούς της τραπεζικής αποταμίευσης. β. Οργάνωση, επίβλεψη και έλεγχος των διαδικασιών τραπεζικής αποταμίευσης και δανεισμού. γ. Οργάνωση, εποπτεία και έλεγχος του μηχανισμού παροχής κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. δ. Δημιουργία και εφαρμογή του μηχανισμού επανεξέτασης το 2022 – επανεξέταση των επιπέδων στόχων, των πιστωτικών ορίων, των εφαρμοστέων ανώτατων ορίων, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής κ.λπ. ε. Επίβλεψη της διαδικασίας συλλογής, δημοσίευσης και παρακολούθησης των δεδομένων σχετικά με τις πραγματικές εκπομπές. Προσδιορισμός και έλεγχος τυχόν διορθωτικών ενεργειών, εάν είναι απαραίτητο. - στ. Επίβλεψη και ανάλυση των αποτελεσμάτων των δοκιμών συμμόρφωσης εν χρήσει. Προσδιορισμός και έλεγχος τυχόν μηχανισμού διόρθωσης, εάν είναι απαραίτητο. ζ. Ετήσια και πολυετής αξιολόγηση συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής και της είσπραξης κυρώσεων. 2. Εργασίες σχετικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του κανονισμού. 3. Εργασίες σχετικά με το εργαλείο VECTO: a. περαιτέρω ανάπτυξη του εργαλείου για την ενσωμάτωση νέων καινοτόμων τεχνολογιών με «ταχεία διαδικασία» b. διαχείριση της «ταχείας διαδικασίας» μόλις καθοριστεί (παρόμοια με τη διαδικασία «οικολογικής καινοτομίας» στον τομέα LDV) c. περαιτέρω επέκταση του VECTO για την κάλυψη λεωφορείων και πούλμαν, μικρότερων φορτηγών, καθώς και των ρυμουλκούμενων και του πραγματικού σχήματος του αμαξώματος των φορτηγών d. διαχείριση των λειτουργιών του εργαλείου VECTO που εκτελούνται κεντρικά σε μια διαδικτυακή πλατφόρμα,
---------------------------------------	---

	διαδικασίες που μπορεί να είναι αναγκαίες για τη χορήγηση εγκρίσεων πολλαπλών σταδίων (για λεωφορεία και πούλμαν και πιστοποιήσεις για το πραγματικό σχήμα του αμαξώματος), πληροφορίες για τους πελάτες (συγκριτική προσομοίωση διαφορετικών οχημάτων σε προσαρμοσμένα προφίλ χρήσης) και ανεξάρτητη δοκιμή (εκτέλεση προσομοιώσεων ελέγχου επαλήθευσης). e. Διαχείριση βοηθητικών εργαλείων που υποστηρίζουν το VECTO, π.χ. διαδικασίας έγκρισης για εμπορικά εργαλεία υπολογιστικής δυναμικής των ρευστών (CFD) ή ανάπτυξη εργαλείου αναφοράς CFD από την Επιτροπή. f. Απόκτηση επαρκών εμπεριστατωμένων γνώσεων με παράλληλη διενέργεια των απαραίτητων απολύσεων για να διασφαλιστεί ότι i. η Επιτροπή μπορεί να λειτουργεί το VECTO σε καθημερινή βάση ανεξάρτητα από εξωτερικούς εργολάβους ii. οι προσφορές για την ανάπτυξη μπορούν να προσδιοριστούν με αρκετή ακρίβεια και λεπτομέρεια (π.χ., περιγραφή μεμονωμένων ενοτήτων προγραμμάτων σε λειτουργικό επίπεδο), έτσι ώστε να είναι προσβάσιμα σε ευρύ φάσμα υποψηφίων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν έχουν προηγούμενη γνώση του εργαλείου VECTO. 4. Εργασίες σχετικά με τη διαδικασία πιστοποίησης a. για να διασφαλιστεί ότι ενημερώνονται έγκαιρα και περιλαμβάνουν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για την ορθή εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂. b. Υποστήριξη της «ταχείας διαδικασίας VECTO» για την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών Παρόλο που οι εργασίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 ανωτέρω σχετίζονται με την εφαρμογή του κανονισμού για την υποβολή εκθέσεων και την παρακολούθηση και του κανονισμού για την πιστοποίηση, είναι διαφορετικές και συμπληρώνουν τις εργασίες του προσωπικού που εργάζεται επί του παρόντος στους εν λόγω τομείς. Για την εφαρμογή των πρώτων δύο, ζητήθηκε σε συμβασιούχους υπαλλήλους του ΕΟΧ να υποστηρίξουν την εφαρμογή του συστήματος αναφοράς καθώς και την προετοιμασία συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και ελέγχου ποιότητας των δεδομένων. Για την εφαρμογή του τελευταίου απαιτούνται πρόσθετοι ανθρώπινοι πόροι με ειδικές γνώσεις στο VECTO για την επικαιροποίηση του κανονισμού πιστοποίησης.
Εξωτερικό προσωπικό	Δεν υπάρχει

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος επαναπρογραμματισμός, με προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

[...]

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί η ανάγκη, με προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

[...]

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί ο φορέας συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - ☐ στους ιδίους πόρους
 - ☐ στα διάφορα έσοδα

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁵²					
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
Άρθρο							

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(ούν) η(οι) γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

Ο κανονισμός έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο που θα διασφαλίζει την πλήρη συμμόρφωση όλων των κατασκευαστών. Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται ότι θα προκύψουν έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στο άρθρο 8. Ωστόσο, σε περίπτωση που προκύψουν έσοδα από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, τα έσοδα αυτά θα ενσωματωθούν στον γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ. Η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση παρέχει σειρές δυνητικών συνολικών τιμημάτων υπέρβασης εκπομπών που θα πρέπει να καταβληθούν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

[...]

⁵² Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25 % για έξοδα είσπραξης.