



## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2019  
(OR. en)

2017/0293 (COD)

PE-CONS 6/19

CLIMA 13  
ENV 33  
TRANS 15  
MI 28  
CODEC 83

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (αναδιατύπωση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

**σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>**  
**από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα**  
**και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα**  
**και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009**  
**και (ΕΕ) αριθ. 510/2011**

**(αναδιατύπωση)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,  
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,  
Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,  
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 52.

<sup>2</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> έχουν τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.
- (2) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνεκτική και αποτελεσματική μετάβαση σε συνέχεια της αναδιατύπωσης και κατάργησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2020. Ωστόσο, τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και οι λεπτομέρειες για την επίτευξή τους όπως καθορίζονται στους εν λόγω κανονισμούς είναι σκόπιμο να διατηρηθούν αμετάβλητα έως το 2024.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).

- (3) Η Συμφωνία των Παρισίων<sup>1</sup> θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο σύμφωνα με την επιδίωξη να συγκρατηθεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να διατηρηθεί στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Τα τελευταία επιστημονικά πορίσματα που αναφέρθηκαν από τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) στην ειδική έκθεσή της σχετικά με τις επιπτώσεις της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη κατά 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και τους σχετικούς διαύλους των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου επιβεβαιώνουν αδιαμφισβήτητα τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Η εν λόγω ειδική έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μείωση των εκπομπών σε όλους τους τομείς είναι ζωτικής σημασίας για τον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη.
- (4) Για να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, πρέπει να επιταχυνθεί ο μετασχηματισμός του συνόλου του τομέα των μεταφορών προς μηδενικές εκπομπές, λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 28 Νοεμβρίου 2018, με τίτλο «Καθαρός πλανήτης για όλους — ένα ευρωπαϊκό στρατηγικό μακροπρόθεσμο όραμα για μια ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και κλιματικά ουδέτερη οικονομία», στην οποία σκιαγραφείται ένα όραμα για τους οικονομικούς και κοινωνικούς μετασχηματισμούς που απαιτούνται, με τη συμμετοχή όλων των τομέων της οικονομίας και της κοινωνίας, ώστε να επιτευχθεί η μετάβαση προς μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν σοβαρά την υγεία μας και το περιβάλλον θα πρέπει επίσης να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Οι εκπομπές των συμβατικών κινητήρων οχημάτων εσωτερικής καύσης θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω μετά το 2020. Η χρήση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να διαδοθεί, ώστε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς έως το 2030. Περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα απαιτηθούν και πέραν του 2030.

---

<sup>1</sup> EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

- (5) Οι ανακοινώσεις της Επιτροπής της 31ης Μαΐου 2017 με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση - Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους» και της 8ης Νοεμβρίου 2017 με τίτλο «Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της» υπογραμμίζουν ότι τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα, συμβάλλουν στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και προετοιμάζουν το έδαφος για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο.
- (6) Ο παρών κανονισμός προσφέρει σαφή λύση για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών και συμβάλλει στην επίτευξη του δεσμευτικού στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 σε όλο το φάσμα της οικονομίας κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με το 1990, όπως επικυρώθηκε στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23-24 Οκτωβρίου 2014 και εγκρίθηκε ως εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη διάρκεια του Συμβουλίου Περιβάλλοντος που πραγματοποιήθηκε στις 6 Μαρτίου 2015.

- (7) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> θεσπίζει υποχρεώσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την εκπλήρωση του στόχου της Ένωσης για μείωση των εκπομπών της αερίων θερμοκηπίου κατά 30 % κάτω από τα επίπεδα του 2005 το 2030 για τους τομείς που δεν αποτελούν μέρος του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>. Στους τομείς αυτούς μεγάλο ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές παρουσιάζουν αυξανόμενη τάση και παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, η εν λόγω αύξηση θα εξακολουθήσει να αντισταθμίζει τις μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- (8) Στα συμπεράσματά του στις 23-24 Οκτωβρίου 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.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26).

<sup>2</sup> Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

- (9) Προκειμένου οι καταναλωτές στην Ένωση να απολαμβάνουν ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια, η ενεργειακή απόδοση που συμβάλλει στον μετριασμό της ζήτησης είναι μία από τις πέντε αμοιβαίως ενισχυόμενες και στενά αλληλένδετες διαστάσεις που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 25ης Φεβρουαρίου 2015 με τίτλο «Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή». Στην εν λόγω ανακοίνωση αναφέρεται ότι, αν και όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να λάβουν μέτρα για να αυξήσουν την απόδοση της ενεργειακής τους κατανάλωσης, ο τομέας των μεταφορών διαθέτει τεράστιο δυναμικό ενεργειακής απόδοσης, το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί με τη συνεχή επικέντρωση στην αυστηροποίηση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με ορίζοντα το 2030.
- (10) Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 που πραγματοποιήθηκε το 2015 ήταν ότι οι εν λόγω κανονισμοί είναι σκόπιμοι, χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από συνοχή και έχουν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών, ενώ παράλληλα είναι περισσότερο αποδοτικοί ως προς το κόστος από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την Ένωση, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων. Ωστόσο, τα οφέλη των εν λόγω κανονισμών έχουν διαβρωθεί λόγω της αυξανόμενης απόκλισης μεταξύ των εκπομπών CO<sub>2</sub> που μετρώνται βάσει του Νέου Ευρωπαϊκού Κύκλου Οδήγησης (NEDC) και των εκπομπών CO<sub>2</sub> που εκπέμπονται από οχήματα που κινούνται υπό πραγματικές συνθήκες.



- (11) Επομένως, κρίνεται σκόπιμο η επίτευξη του σκοπού των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 να επιδιωχθεί με τον καθορισμό νέων στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, που θα ισχύουν για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ, με χρονικό ορίζοντα το 2030. Για τον καθορισμό των επιπέδων των στόχων αυτών, συνυπολογίστηκε η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά την αποδοτική ως προς το κόστος συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών για τους τομείς που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 έως το 2030, το κόστος και η εξοικονόμηση που θα έχουν ως αποτέλεσμα για την κοινωνία, τους κατασκευαστές και τους χρήστες των οχημάτων, καθώς και οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους στην απασχόληση, στην ανταγωνιστικότητα και στην καινοτομία και τα παράλληλα οφέλη που δημιουργούνται σε επίπεδο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ενεργειακής ασφάλειας. Δεδομένου ότι το μερίδιο της αγοράς και συνεπώς η συνολική συμβολή των εκπομπών CO<sub>2</sub> των επιβατικών αυτοκινήτων είναι σημαντικά υψηλότερα από τα αντίστοιχα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, κρίνεται ενδεδειγμένη μια διαφοροποιημένη προσέγγιση μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.
- (12) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά αποδεκτή και δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις μιας τέτοιας μετάβασης σε ολόκληρη την αλυσίδα αξίας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να αντιμετωπιστούν προορατικά οι επιπτώσεις στην απασχόληση. Ως εκ τούτου, πρέπει να εξεταστούν στοχευμένα προγράμματα σε ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, για την αναδιάταξη, επανεκπαίδευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, καθώς και πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και αναζήτησης εργασίας σε κοινότητες και περιφέρειες που επηρεάζονται αρνητικά, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρμόδιες αρχές. Στο πλαίσιο αυτής της μετάβασης, θα πρέπει να ενισχυθούν η απασχόληση των γυναικών, καθώς και οι ίσες ευκαιρίες σε αυτόν τον τομέα.

- (13) Η επιτυχής μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον για την τόνωση της καινοτομίας και τη διατήρηση της τεχνολογικής πρωτοπορίας της Ένωσης στον εν λόγω τομέα. Τούτο περιλαμβάνει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία, την αύξηση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και επανεφοδιασμού, την ενσωμάτωση στα ενεργειακά συστήματα, καθώς και τη βιώσιμη προμήθεια υλικών και τη βιώσιμη παραγωγή, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση συσσωρευτών στην Ευρώπη. Αυτό απαιτεί την ανάληψη συνεκτικής δράσης σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- (14) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, μια νέα διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, η διαδικασία εναρμονισμένων δοκιμών ελαφρών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο [Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure (WLTP)], όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής<sup>2</sup>, τέθηκε σε εφαρμογή το 2017. Οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου οι οποίες προκύπτουν από αυτήν τη διαδικασία δοκιμών είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών.

---

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

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

Επομένως, είναι σκόπιμο οι νέοι στόχοι για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> να βασιστούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> που καθορίζονται με βάση την εν λόγω διαδικασία δοκιμών. Δεδομένου, ωστόσο, ότι η μέτρηση των επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> με βάση τη διαδικασία WLTP θα είναι διαθέσιμη από το 2021 για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τους στόχους, είναι σκόπιμο τα νέα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές να οριστούν ως επίπεδα μείωσης που καθορίζονται σε σχέση με τους στόχους που υπολογίζονται με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που μετρώνται για τον σκοπό της δοκιμής εκπομπών WLTP. Για να διασφαλιστούν η αξιοπιστία και η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών που θα χρησιμοποιηθούν ως σημείο έναρξης για τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών που θα εφαρμοστούν το 2025 και το 2030, οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση των μετρήσεων αυτών έχουν διευκρινιστεί στο πλαίσιο της εφαρμογής των εκτελεστικών κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 2017/1152<sup>1</sup> και (ΕΕ) 2017/1153<sup>2</sup>.

- (15) Έχει σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε ενωσιακή κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους στην Ένωση.

---

<sup>1</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

<sup>2</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες ώστε να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμής, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 679).

- (16) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> που πραγματοποιήθηκε από την Επιτροπή το 2016, διαπιστώθηκε η ανάγκη για περαιτέρω αποσαφήνιση και απλούστευση της εν λόγω νομοθετικής πράξης, που θα μπορούσε να ενισχύσει τη σημασία, την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα και τη συνοχή της. Η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να επανεξετάσει την εν λόγω οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, όπου αρμόζει, να υποβάλει σχετική νομοθετική πρόταση. Προκειμένου να υποστηριχθεί η χρήση των πλέον αποδοτικών από πλευράς καυσίμων και φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων, η εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει ιδίως να εξετάσει το ενδεχόμενο συμπερίληψης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και την ανάγκη για καλύτερα σχεδιασμένες και περαιτέρω εναρμονισμένες απαιτήσεις της Ένωσης σχετικά με την επισήμανση, που θα μπορούσαν να παρέχουν στους καταναλωτές συγκρίσιμες, αξιόπιστες και φιλικές προς τον χρήστη πληροφορίες σχετικά με τα οφέλη των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τους ατμοσφαιρικούς ρύπους.
- (17) Επομένως, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών για όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν για το 2025 και για το 2030, λαμβάνοντας υπόψη τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη ο τομέας των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του 2030 για το κλίμα και την ενέργεια. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει, επίσης, έγκαιρα ένα σαφές μήνυμα στην αυτοκινητοβιομηχανία για να μην καθυστερήσει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub> όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων (EE L 12 της 18.1.2000, σ. 16).

- (18) Τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται σε καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Όσον αφορά τον υφιστάμενο στόλο των εν λόγω οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μεταχειρισμένων οχημάτων, πρόσθετα μέτρα με σκοπό τη μείωση των εκπομπών μπορούν επίσης να ληφθούν, μεταξύ άλλων, σε εθνικό και σε ενωσιακό επίπεδο. Για παράδειγμα μπορούν να ληφθούν μέτρα που να ενθαρρύνουν έναν υψηλότερο ρυθμό ανανέωσης του στόλου των οχημάτων, ώστε να αντικαθίστανται όσο το δυνατόν γρηγορότερα τα παλαιά οχήματα με υψηλές εκπομπές από άλλα, πιο αποδοτικά. Η πρόσβαση σε οικονομικά πιο προσιτά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα μπορούσε να τονώσει την αλλαγή συμπεριφοράς των καταναλωτών και τη γρηγορότερη υιοθέτηση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών.
- (19) Παρά το γεγονός ότι η Ένωση βρίσκεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών αυτοκινούμενων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία στον τομέα της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και ο εν λόγω τομέας αλλάζει με ταχείς ρυθμούς μέσα από τις νέες καινοτομίες στα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα. Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ένωση χρειάζεται ένα κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και ένα ιδιαίτερο κίνητρο για τα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, το οποίο να συμβάλει στη δημιουργία ευρείας εσωτερικής αγοράς και να υποστηρίζει την τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία.
- (20) Για να διευκολυνθεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να εισαχθεί ένας ειδικός μηχανισμός παροχής κινήτρων. Αυτός ο μηχανισμός θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προάγεται η εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Θα πρέπει επίσης να εφαρμοστεί ειδικό μεταβατικό μέτρο ώστε να καταστεί δυνατή η πρόσβαση σε οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από καταναλωτές από κράτη μέλη με χαμηλά επίπεδα διείσδυσης τέτοιων οχημάτων.

- (21) Ο καθορισμός κατάλληλων κριτηρίων αναφοράς για το μερίδιο των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο της ΕΕ, σε συνδυασμό με έναν καλοσχεδιασμένο μηχανισμό για την προσαρμογή ενός ειδικού στόχου εκπομπών για κάθε κατασκευαστή, ανάλογα με το μερίδιο οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο του κατασκευαστή, θα πρέπει να αποτελέσει ένα ισχυρό και αξιόπιστο μήνυμα για την ανάπτυξη, την εξάπλωση και τη διάθεση στην αγορά των οχημάτων αυτού του είδους, ενώ παράλληλα θα επιτρέψει να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης.
- (22) Κατά τον καθορισμό των πιστωτικών μορίων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, θα πρέπει να αναγνωριστεί ο ρόλος των οχημάτων χαμηλών εκπομπών, ιδίως των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, κατά τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ο μηχανισμός προσαρμογής θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής που θα υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς θα επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών εκπομπών. Με σκοπό να εξασφαλιστεί μια ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να τεθούν όρια σχετικά με τη δυνατότητα προσαρμογής στο πλαίσιο του εν λόγω μηχανισμού. Έτσι θα δοθούν κίνητρα, που θα προάγουν την έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης και θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλά οφέλη για τους καταναλωτές, την ανταγωνιστικότητα και το περιβάλλον.
- (23) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, που θα λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των Ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων και θα αποφεύγουν κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών.

- (24) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των οχημάτων. Η διατήρηση της μάζας ως παραμέτρου χρηστικότητας κρίνεται ότι συνάδει με το υφιστάμενο καθεστώς. Για να ανταποκρίνεται καλύτερα στη μάζα των οχημάτων που κυκλοφορούν στον δρόμο, η εν λόγω παράμετρος θα πρέπει να αλλάξει με ισχύ από το 2025 από μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας σε μάζα δοκιμής του οχήματος, όπως καθορίζεται στη WLTP.
- (25) Η τροποποίηση των στόχων που ισχύουν για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ λόγω αλλαγών στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αποφευχθεί. Επομένως, οι αλλαγές στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται χωρίς καθυστέρηση στους υπολογισμούς του στόχου ειδικών εκπομπών και οι προσαρμογές στη μέση τιμή μάζας που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να πραγματοποιούνται κάθε δύο χρόνια με ισχύ από το 2025.

- (26) Προκειμένου οι προσπάθειες μείωσης των εκπομπών να κατανεμηθούν με ανταγωνιστικός ουδέτερο και δίκαιο τρόπο, ο οποίος να ανταποκρίνεται στην ποικιλομορφία της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, και ενόψει της μετάβασης από το 2021 στους στόχους ειδικών εκπομπών με βάση τη WLTP, κρίνεται σκόπιμο να προσδιοριστεί η κλίση της καμπύλης οριακών τιμών με βάση τους στόχους ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> για όλα τα καινούργια οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά το εν λόγω έτος και να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στους στόχους για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ μεταξύ 2021, 2025 και 2030, ώστε να εξασφαλιστεί ισότιμη προσπάθεια μείωσης των εκπομπών από όλους τους κατασκευαστές. Όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η ίδια προσέγγιση που ισχύει για τους κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων θα πρέπει να ισχύει και για τους κατασκευαστές ελαφρότερων βαν που μετασκευάζονται από αυτοκίνητα, ενώ για τους κατασκευαστές οχημάτων που εμπίπτουν στις κατηγορίες βαρύτερων οχημάτων θα πρέπει να καθοριστεί υψηλότερη και σταθερή κλίση για το σύνολο της περιόδου στόχου.
- (27) Ο παρών κανονισμός επιδιώκει να επιτευχθούν οι στόχοι του, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία κινήτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία ώστε να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο παρών κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και προβλέπει έναν μηχανισμό ο οποίος θα πρέπει να είναι σε θέση να αναγνωρίζει τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Η εμπειρία δείχνει ότι οι οικολογικές καινοτομίες έχουν συμβάλει με επιτυχία στην αποδοτικότητα, από οικονομικής πλευράς, των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, καθώς και στην πραγματική μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Επομένως, η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί και το πεδίο εφαρμογής να επεκταθεί με σκοπό να δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού.



- (28) Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια ισορροπία μεταξύ των κινήτρων που προσφέρονται για τη χρήση των οικολογικών καινοτομιών και των τεχνολογιών εκείνων για τις οποίες το αποτέλεσμα της μείωσης των εκπομπών αποδεικνύεται κατά την επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί ένα ανώτατο όριο για τις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και τις οποίες ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει υπόψη του με σκοπό τη συμμόρφωση με τον στόχο. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει το επίπεδο του ανώτατου ορίου, ιδίως, για να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των αλλαγών στην επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κρίνεται, επίσης, σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζονται οι εξοικονομήσεις για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον στόχο.
- (29) Τα βιώσιμα ελαφρά κατασκευαστικά στοιχεία είναι σημαντικά για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> των καινούργιων οχημάτων. Η περαιτέρω ανάπτυξη και εγκατάστασή τους θα πρέπει να στηρίζει τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.
- (30) Η οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- (31) Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικών χρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK και κατά συνέπεια τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

---

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

- (32) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 610 kg ή τα 2 840 kg, κατά περίπτωση, εκφεύγουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιτίας μόνο της μάζας του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας, είναι σκόπιμο να επιτρέπεται στα εν λόγω οχήματα να θεωρούνται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.
- (33) Δεν κρίνεται σκόπιμη η χρήση της ίδιας μεθόδου προσδιορισμού των στόχων μείωσης των εκπομπών και για τους μεγάλους κατασκευαστές και για τους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής που θεωρούνται ανεξάρτητοι, βάσει των κριτηρίων που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Οι εν λόγω κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση για εναλλακτικούς στόχους μείωσης εκπομπών, ανάλογους προς τις τεχνολογικές δυνατότητες καθενός για μείωση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα οχήματά του, και σύμφωνους προς τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τομέα της αγοράς.
- (34) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που θα είχε στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρησιμότητας του οχήματος, η μεγάλη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία παρέκκλισης και το οριακό όφελος που προκύπτει όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα οχήματα που πωλούνται από τους εν λόγω κατασκευαστές, οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ετησίως θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του στόχου ειδικών εκπομπών και του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών. Ωστόσο, αν ένας κατασκευαστής ο οποίος καλύπτεται από εξαίρεση παρ' όλ' αυτά υποβάλλει αίτηση για παρέκκλιση και του χορηγηθεί, κρίνεται σκόπιμο να απαιτείται από τον εν λόγω κατασκευαστή να συμμορφώνεται με τον στόχο αυτής της παρέκκλισης.

- (35) Η διαδικασία χορήγησης παρεκκλίσεων από τον στόχο των 95 g CO<sub>2</sub>/km για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ σε εξειδικευμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων διασφαλίζει ότι η προσπάθεια μείωσης εκπομπών που απαιτείται από τους κατασκευαστές αυτούς συνάδει με εκείνη των κατασκευαστών με μεγάλο όγκο παραγωγής όσον αφορά τον εν λόγω στόχο. Είναι σκόπιμο να συνεχιστεί να δίνεται στους εν λόγω εξειδικευμένους κατασκευαστές η δυνατότητα να τους χορηγηθεί παρέκκλιση επίσης από τους στόχους που ισχύουν από το 2025, έως το 2028.
- (36) Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση την ευθύνη των οποίων έχει ο κατασκευαστής, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανεξαρτήτως της μάζας ή άλλων χαρακτηριστικών τους, ανάλογα με την περίπτωση. Καίτοι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 δεν καλύπτει τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που έχουν μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg και για τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, οι εκπομπές των οχημάτων αυτών θα πρέπει να μετρώνται σύμφωνα με τις ίδιες διαδικασίες μέτρησης που ορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ιδίως τις διαδικασίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής<sup>1</sup> και στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, και τις διαδικασίες συσχέτισης που θεσπίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ιδίως του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής. Οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> που προκύπτουν από τη μέτρηση θα πρέπει να αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος, ούτως ώστε να είναι δυνατό να περιληφθούν στο σύστημα παρακολούθησης.

---

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

- (37) Οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> ολοκληρωμένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.
- (38) Θα πρέπει να εξεταστεί η ειδική κατάσταση των κατασκευαστών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων οι οποίοι παράγουν μη ολοκληρωμένα οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων. Παρόλο που οι εν λόγω κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των στόχων εκπομπών CO<sub>2</sub>, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβλέπουν με εύλογη βεβαιότητα τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των ολοκληρωμένων οχημάτων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι ανάγκες αυτές αντικατοπτρίζονται κατάλληλα στα μέτρα εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (39) Προκειμένου να παρασχεθεί ευελιξία με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές μπορούν να συμφωνήσουν στον σχηματισμό ομάδας, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας για σχηματισμό ομάδας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν ομάδα, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της ομάδας ως συνόλου δεν υπερβαίνουν τις ειδικές εκπομπές-στόχο για την ομάδα.
- (40) Η δυνατότητα των κατασκευαστών να σχηματίζουν ομάδες έχει αποδειχτεί πολύ αποδοτικός τρόπος ως προς το κόστος για την επίτευξη της συμμόρφωσης με τους στόχους εκπομπών CO<sub>2</sub>, που διευκολύνει ιδιαίτερα τη συμμόρφωση εκείνων των κατασκευαστών που παράγουν περιορισμένο αριθμό οχημάτων. Για να μπορέσει να βελτιώσει την ανταγωνιστική ουδετερότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διευκρινίσει τους όρους υπό τους οποίους οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν ομάδες, ώστε να βρίσκονται σε ισότιμη θέση με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις.
- (41) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

- (42) Για την επίτευξη της μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που απαιτείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είναι επίσης πολύ σημαντικό οι εκπομπές των εν χρήσει οχημάτων να συμμορφώνονται με τις τιμές CO<sub>2</sub> που καθορίζονται κατά την έγκριση τύπου. Επομένως, θα πρέπει να επιτρέπεται στην Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη, κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> για έναν κατασκευαστή, τις περιπτώσεις συστημικής μη συμμόρφωσης που ίσως έχουν διαπιστωθεί από τις αρχές έγκρισης τύπου σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των εν χρήσει οχημάτων.
- (43) Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να εκπονεί και να εφαρμόζει διαδικασία επαλήθευσης της αντιστοιχίας μεταξύ των εκπομπών CO<sub>2</sub> των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP και με τις τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Κατά την ανάπτυξη της εν λόγω διαδικασίας, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στον εντοπισμό μεθόδων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης δεδομένων από συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση των καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας, για την ανίχνευση στρατηγικών μέσω των οποίων οι επιδόσεις CO<sub>2</sub> του οχήματος βελτιώνονται τεχνητά κατά τη διαδικασία δοκιμής έγκρισης τύπου. Όταν κατά τη διάρκεια αυτών των επαληθεύσεων διαπιστώνονται αποκλίσεις ή στρατηγικές που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος από πλευράς εκπομπών CO<sub>2</sub>, τα εν λόγω πορίσματα πρέπει να θεωρούνται επαρκείς λόγοι για να εικάζεται ότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και, στη βάση αυτή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

- (44) Οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη WLTP. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατυπωθεί σαφώς η ευθύνη που φέρουν οι αρμόδιες αρχές για την παροχή ορθών και πλήρων δεδομένων, καθώς και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής όσον αφορά την επίλυση θεμάτων ποιότητας των δεδομένων.
- (45) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την επανεξέτασή της του 2023, να αξιολογήσει τη δυνατότητα διάθεσης των εν λόγω ποσών του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα που έχει ως στόχο να εξασφαλίσει μια δίκαιη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να στηρίξει την επανεκπαίδευση, την αναβάθμιση δεξιοτήτων και άλλες δεξιότητες εκπαίδευσης των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (46) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που προβλέπει, κάθε εθνικό μέτρο που τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν κατά το άρθρο 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) δεν θα πρέπει να επιβάλλει επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.

- (47) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (48) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στην πραγματικότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας επίσημων δοκιμών. Σύμφωνα με την επιστημονική γνωμοδότηση 1/2016 του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών με τίτλο «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing» (μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών CO<sub>2</sub> των ελαφρών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και σε συνθήκες δοκιμών στο εργαστήριο) και με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2017 προς το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία<sup>1</sup>, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών CO<sub>2</sub> των οχημάτων και των τιμών κατανάλωσης ενέργειας που καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP. Ο πλέον αξιόπιστος τρόπος για να εξασφαλιστεί η πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών έγκρισης τύπου είναι η χρήση δεδομένων από τις συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου ή/και κατανάλωσης ενέργειας επί του οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει συνεπώς να έχει τις εξουσίες να καθορίζει τις αναγκαίες διαδικασίες για τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων και ενέργειας που απαιτούνται για τη διενέργεια των εν λόγω αξιολογήσεων και να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των εν λόγω δεδομένων, προβλέποντας παράλληλα την προστασία οποιωνδήποτε δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Επιπλέον, για να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας από ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και οχήματα με συστήματα μετάδοσης της κίνησης που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του υδρογόνου, είναι σκόπιμο να συνεχιστούν χωρίς καθυστέρηση οι εργασίες για την τυποποίηση των επί του οχήματος συσκευών παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας για τα εν λόγω οχήματα, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

---

<sup>1</sup> EE C 298 της 23.8.2018, σ. 140.

- (49) Η Επιτροπή θα πρέπει, επιπλέον, να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο τα δεδομένα για την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας μπορούν να συμβάλουν ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος που καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP παραμένουν αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για όλους τους κατασκευαστές και, ακριβέστερα, τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της διαφοράς μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και, όπου είναι αναγκαίο, για να αποτραπεί η αύξηση της εν λόγω διαφοράς.
- (50) Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές ολόκληρου του κύκλου ζωής από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει, όχι αργότερα από το 2023, να εκτιμήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου του κύκλου ζωής τέτοιων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μέτρα επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, νομοθετικών προτάσεων.
- (51) Το 2024 θα λάβει χώρα εξέταση της προόδου που έχει επιτευχθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Κρίνεται συνεπώς σκόπιμο να επανεξεταστεί ενδελεχώς η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού κατά το 2023, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση των μέτρων που απορρέουν απ' όλ' αυτά τα μέσα. Σε αυτήν την επανεξέταση του 2023, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να προσδιορίσει μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO<sub>2</sub> από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων. Όπου αρμόζει, η έκθεση σχετικά με την εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.



(52) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, όσον αφορά τον προσδιορισμό των λεπτομερών προϋποθέσεων για τους διακανονισμούς ομαδοποίησης, τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων με δεδομένα για τις μέσες εκπομπές και την εφαρμογή των παραρτημάτων II και III, τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αποκλίσεων που εντοπίζονται, ως αποτέλεσμα επαληθεύσεων, στις εκπομπές CO<sub>2</sub> οχημάτων εν χρήσει και συνυπολογισμού των εν λόγω αποκλίσεων κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή, τον προσδιορισμό των μέσων για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, τη δημοσίευση των επιδόσεων κατασκευαστών, τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων για διαδικασία για την έγκριση καινοτόμων τεχνολογιών ή δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών, τη θέσπιση λεπτομερούς διαδικασίας για συλλογή και επεξεργασία των παραμέτρων που σχετίζονται με πραγματικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, τον καθορισμό διαδικασιών διενέργειας των επαληθεύσεων i) ότι οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στην κατανάλωση ενέργειας οχημάτων εν χρήσει και ii) ότι η παρουσία τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σχετικά με τα οχήματα του δείγματος που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος στις δοκιμές που γίνονται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου και τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες προκειμένου να αποτυπώνεται οποιαδήποτε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

(53) Για την τροποποίηση ή συμπλήρωση, κατά περίπτωση, μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και παραμέτρων δεδομένων που ορίζονται στα παραρτήματα II και III του παρόντος κανονισμού, τη θέσπιση κανόνων όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές, το περιεχόμενο των αιτήσεων παρέκκλισης και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, την τροποποίηση του παραρτήματος I τμήμα Α του παρόντος κανονισμού για το σκοπό ορισμού των τύπων για τον υπολογισμό των στόχων παρέκκλισης για εξειδικευμένους κατασκευαστές, την προσαρμογή του ανώτατου ορίου όσον αφορά τις συνολικές συνεισφορές καινοτόμων τεχνολογιών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> κατασκευαστή με ισχύ από το 2025 και έπειτα, τον καθορισμό των κατευθυντήριων αρχών και κριτηρίων για τον ορισμό των διαδικασιών για τη διενέργεια των επαληθεύσεων, τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τιμών M<sub>0</sub> και TM<sub>0</sub> και την προσαρμογή των τύπων για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών προκειμένου να αποτυπώνεται η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

---

<sup>1</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (54) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να καταργηθούν με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020.
- (55) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός απαιτήσεων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορούν όμως λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*  
*Αντικείμενο και στόχοι*

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων, και να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
2. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
3. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO<sub>2</sub>/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:
- α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.1·
  - β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.1·
5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:
- α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 37,5 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·
  - β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση 31 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.
6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζεται για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 15 % των αντίστοιχων στόλων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως.

7. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται τα ακόλουθα επίπεδα αναφοράς για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως:
- α) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 35 % του στόλου των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και
  - β) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 30% του στόλου των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

## *Άρθρο 2*

### *Πεδίο εφαρμογής*

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

β) κατηγορίας N<sub>1</sub>, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα κατηγορίας N<sub>1</sub> στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»). Στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη της οδηγίας 2007/46/EK και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.

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

### *Άρθρο 3*

#### *Ορισμοί*

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
  - α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>»: αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
  - β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK·
  - γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: ελαφρύ επαγγελματικό όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK·



- δ) «πλήρες όχημα»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/EK·
- ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια·
- στ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΚ κατά την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·
- ζ) «μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας» ή «M»: η μάζα του επιβατικού αυτοκινήτου ή του ελαφρού επαγγελματικού οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·

- η) «ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>»: οι εκπομπές CO<sub>2</sub> επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τους εκτελεστικούς κανονισμούς του και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO<sub>2</sub> (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, «ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>» είναι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που μετρούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα οχήματα αυτά·
- θ) «αποτύπωμα»: το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα Ι σημεία 2.1 και 2.3 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·
- ι) «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή: ο ετήσιος στόχος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών·
- ια) «στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ»: οι μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να επιτευχθούν εντός συγκεκριμένης περιόδου·

- ιβ) «μάζα δοκιμής» ή «ΜΔ»: η μάζα δοκιμής επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.25 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
- ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO<sub>2</sub>/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151·
- ιδ) «ωφέλιμο φορτίο»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά επιτρεπτής μάζας έμφορτου οχήματος, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και της μάζας του οχήματος.

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

- α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:
  - i) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου ή
  - ii) την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση ή
  - iii) το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·
- β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν επί του κατασκευαστή τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

- γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

#### *Άρθρο 4*

##### *Στόχοι ειδικών εκπομπών*

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

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

*Άρθρο 5*  
*Υπερμóρια*

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κάτω των 50 g CO<sub>2</sub>/km υπολογίζεται ως:

- 2 επιβατικά αυτοκίνητα το 2020,
- 1,67 επιβατικά αυτοκίνητα το 2021,
- 1,33 επιβατικά αυτοκίνητα το 2022,
- 1 επιβατικό αυτοκίνητο από το 2023,

για το έτος κατά το οποίο έχει ταξινομηθεί την περίοδο από το 2020 έως το 2022, με την προϋπόθεση θέσπισης ανώτατου ορίου 7,5 g CO<sub>2</sub>/km κατά την περίοδο αυτή για κάθε κατασκευαστή, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

*Άρθρο 6*  
*Ομαδοποίηση*

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει χορηγηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 10, δύνανται να σχηματίζουν ομάδα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.

2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, και πρέπει να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους για το οποίο πρόκειται να ομαδοποιηθούν οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν ομάδα καταθέτουν στην Επιτροπή φάκελο με τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) τους κατασκευαστές που θα συμμετέχουν στην ομάδα·
  - β) τον ορισμένο ως επικεφαλής της ομάδας κατασκευαστή ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για την ομάδα και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8·
  - γ) αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της ομάδας θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β)·
  - δ) την κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M<sub>1</sub> ή N<sub>1</sub>, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.
3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της ομάδας δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.
4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής της ομάδας ή της οικονομικής του κατάστασης, στον βαθμό που αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών της ομάδας ή τη διάλυση της ομάδας.

5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς ομάδας με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικούς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της ομάδας. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων ομάδων, όλα τα μέλη μιας ομάδας διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν την ομάδα, δεν μπορεί να υπάρξει κοινή χρήση δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση όσον αφορά:
- α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>·
  - β) τον στόχο ειδικών εκπομπών·
  - γ) τον συνολικό αριθμό ταξινομούμενων οχημάτων.
6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή όταν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.
7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα για την οποία έχουν ενημερώσει την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και ομαδοποιήσεις θα καταγράφονται, αναφέρονται και καθίστανται διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 7 παράγραφος 4.
8. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις λεπτομερείς προϋποθέσεις που εφαρμόζονται σε έναν διακανονισμό ομάδας που συγκροτείται δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.



## Άρθρο 7

### Παρακολούθηση και αναφορά μέσω των εκπομπών

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

- β) τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι' αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO<sub>2</sub>.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

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

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

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

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

7. Η Επιτροπή εκδίδει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει των παραγράφων 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, και για την εφαρμογή των παραρτημάτων II και III. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.
8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 με σκοπό την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων των παραρτημάτων II και III.
9. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω αποκλίσεις κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή.

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή την αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.
11. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub> και N<sub>2</sub>, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

#### *Άρθρο 8*

##### *Τίμημα υπέρβασης εκπομπών*

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ομάδα, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.
2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:  
  
(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 EUR) × αριθμός των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά.

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

- «υπέρβαση εκπομπών»: ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή — λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 11— υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος αυτού για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλοποιημένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο, και
- «αριθμός οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά»: νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, μετρημένα ξεχωριστά, των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή ορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που επιβάλλονται βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.
4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

## Άρθρο 9

### Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων κατάλογο όπου αναφέρονται:
  - α) για κάθε κατασκευαστή, ο οικείος στόχος ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
  - β) για κάθε κατασκευαστή, οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
  - γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος·
  - δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος,
  - ε) η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020,
  - στ) η μέση μάζα δοκιμής για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

3. Στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, για τη δημοσίευση έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, αναφέρονται επίσης τα εξής:
- α) οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030 που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5, αντίστοιχα, οι οποίοι υπολογίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 6.1.1 και 6.1.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 6.1.1 και 6.1.2·
  - β) οι τιμές για  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  και  $a_{2030}$  τις οποίες υπολόγισε η Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.2.

### *Άρθρο 10*

#### *Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές*

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

2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο με δυνατότητα ανανέωσης. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:
- α) την επωνυμία του κατασκευαστή και τον αρμόδιο επικοινωνίας με αυτόν·
  - β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για παρέκκλιση κατά την παράγραφο 1·
  - γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της δοκιμαστικής μάζας και των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων· και
  - δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος.
3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά την παράγραφο 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή χορηγεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση.
- Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση.



4. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3 δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.

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

- α) όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και γ), περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, πληροφοριών για τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις·
- β) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 4, στόχο που συνιστά μείωση κατά 45 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007·
- γ) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 του παρόντος κανονισμού, στόχο εφαρμόσιμο κατά τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2028, που είναι η μείωση η οποία ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού επί του στόχου που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου, λαμβάνοντας υπόψη τις εκπομπές CO<sub>2</sub> μετρούμενες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Εφόσον δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή για το έτος 2007, η Επιτροπή καθορίζει ισοδύναμο στόχο μείωσης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που έχουν χρησιμοποιηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα συγκρίσιμης μάζας και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος. Ο στόχος αυτός χρησιμοποιείται από τον αιτούντα για τους σκοπούς του στοιχείου β) του δεύτερου εδαφίου.

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

5. Κατασκευαστής υποκείμενος σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει το δικαίωμά του για παρέκκλιση.
6. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 γνωστοποίηση είτε για άλλους λόγους, ότι κατασκευαστής δεν είναι πλέον επιλέξιμος για παρέκκλιση, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.
7. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή τού επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 8.
8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Ανατίθεται επίσης στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παραρτήματος Ι μέρος Α με σκοπό να ορισθούν οι τύποι για τον υπολογισμό των στόχων παρέκκλισης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου.

9. Η αίτηση παρέκκλισης η οποία περιλαμβάνει τις υποστηρικτικές πληροφορίες, καθώς και κάθε γνωστοποίηση κατά την παράγραφο 5, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 6, κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 7, καθώς και τα μέτρα που εκδίδονται κατά την παράγραφο 8, είναι διαθέσιμα στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.

### *Άρθρο 11*

#### *Οικολογικές καινοτομίες*

1. Κατόπιν αίτησης προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών («δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών»).

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

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO<sub>2</sub>/km κατ' ανώτατο όριο.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή του ανώτατου ορίου που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και έπειτα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις και να εξασφαλίζεται παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου αυτού του ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> των κατασκευαστών.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:
  - α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξοικονόμηση CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·
  - β) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO<sub>2</sub>·
  - γ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO<sub>2</sub>·

- δ) οι καινοτόμες τεχνολογίες δεν πρέπει:
- i) να εμπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO<sub>2</sub>/km κατά το άρθρο 1 παράγραφος 3 ή
  - ii) να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου.

Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο που αναφέρεται στο στοιχείο δ) σημείο i) του πρώτου εδαφίου δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης συστημάτων κλιματισμού.

3. Προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας ή ως δέσμης καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση ενδεχόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης καινοτόμων τεχνολογιών που έχει ήδη εγκριθεί, η έκθεση σημειώνει αυτή την αλληλεπίδραση και η έκθεση εξακρίβωσης αξιολογεί σε ποιο βαθμό η εν λόγω αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.
4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

## Άρθρο 12

### Εκπομπές CO<sub>2</sub> σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Επιπλέον, η Επιτροπή συλλέγει τακτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες, χρησιμοποιώντας συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων ή/και ενέργειας, αρχής γενομένης από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν το 2021.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

2. Για τον σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2021, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> σε πραγματικές συνθήκες και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διατίθενται ανά τακτά διαστήματα, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης μεταφοράς δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:

- α) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
- β) καύσιμο και/ή ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται·
- γ) συνολική διανυθείσα απόσταση·

- δ) για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται και η διανυθείσα απόσταση όπως κατανέμονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης.
- ε) άλλες παράμετροι αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τα δεδομένα που λαμβάνει βάσει του πρώτου εδαφίου προκειμένου να δημιουργήσει ανωνυμοποιημένα και συγκεντρωτικά σύνολα δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά κατασκευαστή, για τους σκοπούς της παραγράφου 1. Οι αριθμοί ταυτοποίησης οχήματος χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό της εν λόγω επεξεργασίας δεδομένων και δεν διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τον σκοπό αυτό.

3. Προκειμένου να αποτραπεί η αύξηση του χάσματος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή, το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2023, αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.

Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του αναφερόμενου στο πρώτο εδάφιο χάσματος κατά την περίοδο 2021 έως 2026 και, προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του εν λόγω χάσματος, αξιολογεί, το 2027, τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού προσαρμογής των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή από το 2030 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τη λεπτομερή διαδικασία σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

### *Άρθρο 13*

#### *Επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν χρήσει οχημάτων*

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> και οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
2. Μετά την έναρξη ισχύος των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4, οι αρχές έγκρισης τύπου επαληθεύουν, για τις εν λόγω οικογένειες οχημάτων για τις οποίες είναι υπεύθυνες για την έγκριση τύπου, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα οχημάτων, ότι οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στην κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας.

Οι αρχές έγκρισης τύπου ελέγχουν επίσης την παρουσία τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σε σχέση με τα οχήματα του δείγματος, που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου, μεταξύ άλλων χρησιμοποιώντας δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή κατανάλωσης ενέργειας.



3. Όταν διαπιστώνεται, ως αποτέλεσμα των επαληθεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2, έλλειψη αντιστοιχίας των τιμών εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου ή ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις ενός οχήματος, η υπεύθυνη αρχή έγκρισης τύπου, πέραν της λήψης των αναγκαίων μέτρων που καθορίζονται στο κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εξασφαλίζει τη διόρθωση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης.
4. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις διαδικασίες για τη διενέργεια των επαληθεύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, πριν από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17, προκειμένου να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας τις κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

#### *Άρθρο 14*

##### *Προσαρμογές των τιμών $M_0$ και $TM_0$*

1. Οι τιμές  $M_0$  και  $TM_0$  που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρη Α και Β προσαρμόζονται ως εξής:
  - α) έως τις 31 Οκτωβρίου 2020, η τιμή  $M_0$  στο παράρτημα I μέρος Α σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2017, 2018, και 2019. Η εν λόγω νέα τιμή  $M_0$  ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.

- β) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η τιμή  $M_0$  στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2019, 2020 και 2021. Η εν λόγω νέα τιμή  $M_0$  εφαρμόζεται το 2024.
- γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή  $TM_0$  για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται το 2021.
- δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνεχεία ανά διετία, οι τιμές  $TM_0$  στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.2 προσαρμόζονται στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023. Οι νέες τιμές  $TM_0$  ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

#### *Άρθρο 15*

#### *Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης*

1. Η Επιτροπή το 2023 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.

2. Στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους· την πιθανή συνεισφορά στις μειώσεις εκπομπών από συνθετικά και προηγμένα εναλλακτικά καύσιμα που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> που διαπιστώνεται πράγματι στο υπάρχον επίπεδο στόλου· τη λειτουργία του μηχανισμού κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών· τη δυνητική επίδραση του μεταβατικού μέτρου που εκτίθεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3· τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος· καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση.

Η Επιτροπή, στην έκθεση αυτή, προσδιορίζει επίσης μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO<sub>2</sub> από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων.

---

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

3. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, ιδίως της ενδεχόμενης αναθεώρησης των ενωσιακών στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2030 λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και την εισαγωγή δεσμευτικών στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2035 και την περίοδο από το 2040 και μετά όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, έτσι ώστε να διασφαλιστεί ο έγκαιρος μετασχηματισμός του τομέα των μεταφορών προς την επίτευξη μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού.
4. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης διαδικασιών δοκιμής υπό πραγματικές συνθήκες με τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS). Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την αξιολόγηση αυτή καθώς και εκείνες που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO<sub>2</sub> των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες.
5. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα, με στόχο τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς μια οικονομία ουδέτερη ως προς το κλίμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4.1 της συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης, της αναβάθμισης δεξιοτήτων και άλλων δεξιοτήτων εκπαίδευσης και της ανακατανομής των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και στις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η Επιτροπή, εάν το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση το αργότερο έως το 2027.

6. Η Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/EK λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO<sub>2</sub> για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα. Αν είναι σκόπιμο, η επανεξέταση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.
7. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαραίτητες παραμέτρους συσχέτισης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρεται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.
8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρηστικότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.

*Άρθρο 16*  
*Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών που αναφέρεται στο άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

*Άρθρο 17*  
*Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο έξι ετών από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των έξι ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 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 επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8 τίθενται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο, εντός δύο μηνών από την ημέρα που οι πράξη αυτές κοινοποιούνται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Άρθρο 18*

#### *Κατάργηση*

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

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



*Άρθρο 19*  
*Έναρξη ισχύος*

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

....

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΜΕΡΟΣ Α.

#### ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, καθορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

M<sub>0</sub> = 1 379,88

a = 0,0333

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.

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

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

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές  $\text{CO}_2$  το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση  $\text{CO}_2$  που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές  $\text{CO}_2$  το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1153 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση  $\text{CO}_2$  που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού.

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

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

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

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·
a	είναι 0,0333·
$M_{\theta}$	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν στο οικείο έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·
$M_0$	είναι 1 379,88 το 2021, και ως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α) για τα έτη 2022, 2023 και 2024·
$M_{\theta 2020}$	είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·
$M_{0,2020}$	είναι 1 379,88.

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

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

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  ως ορίζεται στο σημείο 3.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  ως ορίζεται στο σημείο 3.

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  είναι ο στόχος παρέκκλισης για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub>

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς<sub>2021</sub> που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς<sub>2021</sub> καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμή αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  είναι 95 g/km.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι ως ορίζεται στο σημείο 3.

$M_{\emptyset 2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg).

$M_{0,2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

a είναι ως ορίζεται στο σημείο 4.

6.1. Στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 - συντελεστή μείωσης<sub>2025</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2025</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α)

6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 - συντελεστή μείωσης<sub>2030</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6,0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2030</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α).

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της $EE_{2025}$	είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1.
--	---

$a_{2025}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

$a_{2021}$  είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές  $CO_2$  (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου που ταξινομήθηκε το 2021.

$\text{μέσες εκπομπές}_{2021}$  είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών  $CO_2$  όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

$TM$  είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος.

$TM_0$  είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).



6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

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

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2030}$  είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.

$a_{2030}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

$a_{2021}$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.

TM όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.

TM<sub>0</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.

6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών  
εκπομπών αναφοράς

είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1 για την περίοδο 2025 έως 2029 και με το σημείο 6.2.2 για την περίοδο 2030 και μετά·

συντελεστής ZLEV

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

όπου:

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

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

Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017<sup>1</sup> και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το 2017, το  $ZLEV_{specific}$  υπολογίζεται μέχρι και το 2030 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

Όταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά ένα έτος μεταξύ 2025 και 2030 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη:

- x είναι 15 % κατά τα έτη 2025 έως 2029 και 35 % το 2030 και μετά.

---

<sup>1</sup> Το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στο στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κράτους μέλους το 2017 υπολογίζεται ως το πηλίκο του συνολικού αριθμού οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν το 2017 προς τον συνολικό αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το ίδιο έτος.

## ΜΕΡΟΣ Β.

### ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, προσδιορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

M<sub>0</sub> = 1 766,4

a = 0,096

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομήθηκε στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το εν λόγω ημερολογιακό έτος.

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

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

όπου:

- $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές  $\text{CO}_2$  το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών  $\text{CO}_2$  που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.
- $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές  $\text{CO}_2$  το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1152, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών  $\text{CO}_2$  που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού.
- $\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2.

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

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

όπου:

***WLTP<sub>reference target</sub>***

είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

a

είναι 0,096·

$M_{\theta}$

είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_0$

είναι 1 766,4 το 2020 και, για τα έτη 2021, 2022 και 2023, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, και, για το 2024, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού·

$M_{\theta 2020}$

είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2020}$

είναι 1 766,4

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

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

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  είναι το  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ , όπως ορίζεται στο σημείο 3.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι το  $\text{NEDCCO}_2$ , όπως ορίζεται στο σημείο 3.

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  είναι ο στόχος παρέκκλισης για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub>

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς<sub>2021</sub> που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς<sub>2021</sub> καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμές αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου ελαφρού εμπορικού οχήματος ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152.

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  είναι 147 g/km.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  είναι όπως ορίζεται στο σημείο 3.

$M_{\emptyset 2021}$   $M_{\emptyset 2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg).

$M_{0,2021}$  είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

a είναι όπως ορίζεται στο σημείο 4.



6.1. Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 - συντελεστή μείωσης<sub>2025</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2025</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β).

6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> · (1 - συντελεστή μείωσης<sub>2030</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2021</sub> είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

Συντελεστής μείωσης<sub>2030</sub> είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β).

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά,

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2025}$

είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1·

$a$

είναι  $a_{2025}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από  $TM_0$  καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και  $a_{2021}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η  $TM_0$ , σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·

όπου:

$a_{2025}$

είναι

$a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}$

---

*Μέσες εκπομπές<sub>2021</sub>*

$a_{2021}$

είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε μεμονωμένου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος που ταξινομήθηκε το 2021·

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub>

είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·

TM

είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος·

TM<sub>0</sub>

είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2030} + a$  (TM-TM<sub>0</sub>)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της  $EE_{2030}$  είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·

$a$  είναι  $a_{2030}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM<sub>0</sub> καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και  $a_{2021}$ , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM<sub>0</sub>, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·

όπου:

$a_{2030}$  είναι  $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

$a_{2021}$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM<sub>0</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.3.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – ( $\theta_{\text{targets}}$  – Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE2025)) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς

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

$\theta_{\text{targets}}$

είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·

συντελεστής ZLEV

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

όπου:

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

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

x

είναι 15 %.

### 6.3.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – ( $\theta_{\text{targets}}$  – Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE<sub>2030</sub>)) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών  
εκπομπών αναφοράς

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

$\theta_{\text{targets}}$

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

συντελεστής ZLEV

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

όπου:

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

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

x είναι 30 %.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

#### ΜΕΡΟΣ Α

Συλλογή δεδομένων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα  
και καθορισμός των πληροφοριών παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub>

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται ως όχημα M<sub>1</sub> στην επικράτειά τους:
  - α) κατασκευαστής·
  - β) αριθμός έγκρισης τύπου και την απόληξή του·
  - γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοση (εφόσον συντρέχει σχετική περίπτωση)·
  - δ) μάρκα και εμπορική ονομασία·
  - ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
  - στ) συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων·
  - ζ) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
  - η) οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (NEDC και WLTP)·
  - θ) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·

- ι) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- ια) κυβισμός κινητήρα·
- ιβ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- ιγ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·
- ιδ) μέγιστη καθαρή ισχύς·
- ιε) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
- ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·
- ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο σημείο 3.2.8 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153·
- ιη) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- ιθ) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος·
- κ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, στον μορφότυπο όπως προσδιορίζεται στο μέρος Β τμήμα 2.

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



## ΜΕΡΟΣ Β

### Μορφότυπος για τη διαβίβαση των δεδομένων

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

### ΤΜΗΜΑ 1

#### ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Κράτος μέλος <sup>1</sup>	
Έτος	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που εγκρίθηκαν μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές	

<sup>1</sup> Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

## ΤΜΗΜΑ 2

### ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ

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

ι)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ια)	Κυβισμός κινητήρα (cm <sup>3</sup> )
ιβ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιγ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO <sub>2</sub> μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει του NEDC έως την 31η Δεκεμβρίου 2020
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO <sub>2</sub> μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιδ)	Μέγιστη καθαρή ισχύς
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
ιθ)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
κ)	Ηλεκτρική αυτονομία, εφόσον συντρέχει περίπτωση

Σημειώσεις:

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

### ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

A. Συλλογή δεδομένων για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και προσδιορισμός των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub>

1. Λεπτομερή στοιχεία

1.1. Πλήρη οχήματα ταξινομημένα ως N<sub>1</sub>

Στην περίπτωση των πλήρων οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου EK και έχουν ταξινομηθεί ως N<sub>1</sub>, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται για πρώτη φορά στην επικράτειά τους:

- α) κατασκευαστής·
- β) αριθμός έγκρισης τύπου και την απόληξή του·
- γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοσή του·
- δ) μάρκα·
- ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- στ) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- ζ) οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (NEDC και WLTP)·

- η) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- θ) τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος·
- ι) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- ια) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- ιβ) κυβισμός κινητήρα·
- ιγ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- ιδ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·
- ιε) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·
- ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·
- ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο παράρτημα I σημείο 3.2.8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152·
- ιη) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα XXI σημείο 5.0 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
- ιθ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, στον μορφότυπο όπως προσδιορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2. Οχήματα εγκεκριμένα με διαδικασία πολλαπλών σταδίων και ταξινομημένα ως N<sub>1</sub>

Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων που έχουν ταξινομηθεί ως N<sub>1</sub>, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

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

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

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 χρησιμοποιείται για τα ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N<sub>1</sub>.

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

2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και για τη βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον τη μετρηθείσα τιμή κατά την ανάλωση αερίου.
3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:
- α) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ·
  - β) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων, εφόσον είναι διαθέσιμος·
  - γ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε μεμονωμένη έγκριση·
  - δ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές.
- B. Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
- Οι πληροφορίες παρακολούθησης που απαιτείται να αναφέρει το κράτος μέλος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 3 του μέρους Α, προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

1. Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

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

2. Ολοκληρωμένα οχήματα

Σε οχήματα πολλαπλών σταδίων, οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Για να διασφαλισθεί η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub>, ενεργειακής απόδοσης και μάζας των ολοκληρωμένων οχημάτων, χωρίς να επιβαρυνθεί υπερβολικά ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης, η Επιτροπή παρουσιάζει συγκεκριμένη διαδικασία παρακολούθησης και κατά περίπτωση προβαίνει στις αναγκαίες τροποποιήσεις της σχετικής νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου.

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



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

Γ. Μορφότυποι για τη διαβίβαση των στοιχείων

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

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

<sup>1</sup> Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

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

ι)	Βάση τροχών
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1)
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2)
ια)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ιβ)	Κυβισμός κινητήρα (cm <sup>3</sup> )
ιγ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιδ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO <sub>2</sub> NEDC λόγω καινοτόμου/-ων τεχνολογίας/-ιών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO <sub>2</sub> μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
ιθ)	Ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση
Σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK <sup>(5)</sup>	Εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα (κατά περίπτωση για οχήματα πολλαπλών σταδίων)

Σημειώσεις:

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

### ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

#### ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 397/2013 της Επιτροπής	(ΕΕ L 120 της 1.5.2013, σ. 4)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 333/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 103 της 5.4.2014, σ. 15)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/6 της Επιτροπής	(ΕΕ L 3 της 7.1.2015, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1502 της Επιτροπής	(ΕΕ L 221 της 26.8.2017, σ. 4)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/649 της Επιτροπής	(ΕΕ L 108 της 27.4.2018, σ. 14)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 205/2012 της Επιτροπής	(ΕΕ L 72 της 10.3.2012, σ. 2)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 253/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 84 της 20.3.2014, σ. 38)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2014 της Επιτροπής	(ΕΕ L 121 της 24.4.2014, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/748 της Επιτροπής	(ΕΕ L 113 της 29.4.2017, σ. 9)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1499 της Επιτροπής	(ΕΕ L 219 της 25.8.2017, σ. 1)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 1 τρίτο εδάφιο	–	Άρθρο 1 παράγραφος 3
–	–	Άρθρο 1 παράγραφος 4
–	–	Άρθρο 1 παράγραφος 5
–	–	Άρθρο 1 παράγραφος 6
–	–	Άρθρο 1 παράγραφος 7
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
–	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο στ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
–	–	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία ια), ιβ) και ιγ)
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ια)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 3 παράγραφος 2 Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 3 παράγραφος 2 Άρθρο 4 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση και στοιχεία α) και β)
–	–	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
–	Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο παράγραφος	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο εδάφιο	Άρθρο 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 3
Άρθρο 5	Άρθρο 5	–
Άρθρο 5α	–	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6	–
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)
–	–	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 6
Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 6 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 8 παράγραφος 7	–
Άρθρο 8 παράγραφος 7	Άρθρο 8 παράγραφος 8	Άρθρο 7 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο
–	–	Άρθρο 7 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 8	–	–
Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 8
–	–	Άρθρο 7 παράγραφος 9
–	–	Άρθρο 7 παράγραφος 10
–	Άρθρο 8 παράγραφος 10	Άρθρο 7 παράγραφος 11
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο πρώτο μέρος
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	–
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο δεύτερο μέρος



Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)
–	–	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 9 παράγραφος 2
–	–	Άρθρο 9 παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο
–	–	Άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)	–	–

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)
–	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο	–	Άρθρο 10 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 11 παράγραφος 4	Άρθρο 10 παράγραφος 5
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 10 παράγραφος 6
Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 10 παράγραφος 7
Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 10 παράγραφος 8
Άρθρο 11 παράγραφος 9	Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 10 παράγραφος 9
Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	–	Άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
–	–	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2 εισαγωγική φράση, στοιχεία α), β) και γ) και στοιχείο δ) πρώτο μέρος
–	–	Άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο δ) τελευταίο μέρος

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφος 4
–	–	Άρθρο 12
–	–	Άρθρο 13
Άρθρο 13 παράγραφος 1	–	–
–	Άρθρο 13 παράγραφος 1	–
–	–	Άρθρο 14, τίτλος
–	–	Άρθρο 14 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 13 παράγραφος 2 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	–	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α)
–	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β)
–	–	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)
Άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 2
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 1
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 2
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 3
–	Άρθρο 13 παράγραφος 2	–
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 4 πρώτο μέρος

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 13 παράγραφος 3	Άρθρο 13 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 4 δεύτερο μέρος
–	Άρθρο 13 παράγραφος 4	–
Άρθρο 13 παράγραφος 4	Άρθρο 13 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο	–
Άρθρο 13 παράγραφος 5	–	–
Άρθρο 13 παράγραφος 6	Άρθρο 13 παράγραφος 3	–
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 5
–	–	Άρθρο 15 παράγραφος 6
Άρθρο 13 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 7
Άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 8
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 16 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 2α	Άρθρο 16 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφος 3	Άρθρο 17 παράγραφος 1
Άρθρο 14α παράγραφος 2	Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 17 παράγραφος 2
Άρθρο 14α παράγραφος 3	Άρθρο 16	Άρθρο 17 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 17 παράγραφος 4
Άρθρο 14α παράγραφος 5	Άρθρο 17	Άρθρο 17 παράγραφος 5

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 15	–	–
–	–	Άρθρο 18
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 19
Παράρτημα Ι	–	Παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 5
–	–	Παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6
–	Παράρτημα Ι	Παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 1 έως 5
–	–	Παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6
Παράρτημα ΙΙ μέρος Α	–	Παράρτημα ΙΙ μέρος Α
Παράρτημα Ι μέρος Β	–	–
Παράρτημα ΙΙ μέρος Γ	–	Παράρτημα ΙΙ μέρος Β
–	Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ
–	–	Παράρτημα ΙV
–	–	Παράρτημα V