

Βρυξέλλες, 10 Νοεμβρίου 2022
(OR. en)

14598/22

Διοργανικός φάκελος:
2022/0365 (COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	10 Νοεμβρίου 2022
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 586 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 586 final.

σνημμ.: COM(2022) 586 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων πρέπει να διασφαλίζεται για την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου καθιερώνει ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές εναρμονίζονται επίσης ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας και προστασίας της υγείας.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό κίνδυνο για το περιβάλλον και την υγεία στην Ευρώπη. Ενώ η ποιότητα του αέρα έχει βελτιωθεί, σημαντικό ποσοστό του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εξακολουθεί να εκτίθεται σε συγκεντρώσεις ρύπων που υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται στην οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹. Εκτιμάται ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση προκάλεσε περισσότερους από 300 000 πρόωρους θανάτους στην ΕΕ των 28 το 2018². Παρά το γεγονός ότι και άλλοι τομείς διαδραματίζουν ρόλο, οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να συμβάλλουν σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Ευθύνονται κατά μέσο όρο για το 39 % των επιβλαβών εκπομπών No_x το 2018 (47 % στις αστικές περιοχές³) και το 11 % των συνολικών εκπομπών PM_{10} το 2018⁴.

Η **Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία**⁵ είναι μια νέα στρατηγική ανάπτυξης η οποία αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της ΕΕ σε δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τους πόρους και ανταγωνιστική οικονομία. Η ΕΕ θα πρέπει επίσης να προωθήσει και να επενδύσει στον αναγκαίο ψηφιακό μετασχηματισμό και σε ψηφιακά εργαλεία, καθώς αποτελούν σημαντικούς μοχλούς αλλαγών. Η ψηφιακή τεχνολογία μπορεί πράγματι να συμβάλει στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της κοινωνίας, για παράδειγμα με τη βελτιστοποίηση της χρήσης ενέργειας και την παρακολούθηση των εκπομπών στις μεταφορές⁶. Προκειμένου να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και η φιλοδοξία μηδενικής ρύπανσης για ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από τοξικές ουσίες, πρέπει να μετασχηματιστούν όλοι οι τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ανακοινώθηκε η έγκριση πρότασης για αυστηρότερα

¹ Οδηγία 2008/50/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

² [ΕΟΠ, 2020](#), Air Quality in Europe – 2020 report (Ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη — Έκθεση 2020).

³ [JRC, 2019](#), Urban NO_2 Atlas.

⁴ [ΕΟΠ, 2020](#), Προβολή δεδομένων εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

πρότυπα εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (Euro 7).

Για να επιταχυνθεί η απαλλαγή του τομέα οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τον Ιούλιο του 2021 για τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τα **πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂** από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά⁷, ώστε να διασφαλιστεί μια σαφής πορεία προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών⁸. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή ενέκρινε τη **στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα**⁹ και τον Μάιο του 2021 το **σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση**¹⁰. Σύμφωνα με τις εν λόγω στρατηγικές, θα πρέπει να μειωθεί δραστικά η ρύπανση από τις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, και το Euro 7 θεωρείται ουσιώδες μέρος της μετάβασης προς την καθαρή κινητικότητα.

Τέλος, η **νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη**¹¹ προσφέρει εργαλεία για την αντιμετώπιση της διττής πρόκλησης του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού και για τη στήριξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας όσον αφορά την υλοποίηση της φιλοδοξίας της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Το νέο πλαίσιο για τις εκπομπές ρύπων θα διασφαλίζει την ασφάλεια δικαίου και το πλεονέκτημα του πρωτοπόρου στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ. Τα πρότυπα της ΕΕ για τις εκπομπές πρέπει να συνεχίσουν να βρίσκονται μπροστά από τα πρότυπα που αναπτύσσονται σε βασικές αγορές όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Κίνα, προκειμένου να διατηρηθεί ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η πρόσβαση των κατασκευαστών της ΕΕ στις αγορές αυτές μπορεί να παρεμποδιστεί, καθώς θα καταστεί πιο δαπανηρή η εκπλήρωση των απαιτήσεων εκπομπών σε διάφορες αγορές.

Η μετάβαση προς έναν στόλο αυτοκινήτων/ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών θα κατανεμηθεί σε τουλάχιστον δύο δεκαετίες, μεταξύ άλλων και λόγω της μέσης διάρκειας ζωής των αυτοκινήτων/ημιφορτηγών άνω των 11 ετών. Εν τω μεταξύ, προκειμένου να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι πολιτικής, τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που θα εξακολουθήσουν να διατίθενται στην αγορά πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο καθαρά.

Ταυτόχρονα, η αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται αντιμέτωπη με άλλους σημαντικούς μετασχηματισμούς —σημαντικές ελλείψεις στην αλυσίδα εφοδιασμού, επιπτώσεις της ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία, αύξηση του κόστους της ενέργειας και των πρώτων υλών.

Παρά τους προτεινόμενους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 100 % για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έως το 2035, την επικείμενη πρόταση αναθεώρησης των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, το αυξανόμενο μερίδιο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και των νέων οχημάτων Euro 6d/VI E που εισέρχονται στην αγορά, δεν μπορεί να επιτευχθεί χαμηλό επίπεδο ρύπανσης βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα για τις εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές χωρίς περαιτέρω δράση. Η πρόταση αναμένεται να αντιμετωπίσει τρία **προβλήματα** που διαπιστώθηκε ότι ευθύνονται για το γεγονός ότι τα πρότυπα εκπομπών Euro 6/VI δεν συμβάλλουν επαρκώς στην αναγκαία μείωση των εκπομπών ρύπων από τις οδικές μεταφορές. Τα προβλήματα αυτά είναι τα εξής: 1)

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ Το 2022 θα ακολουθήσει πρόταση σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final και COM(2021) 350 final.

πολυπλοκότητα των προτύπων εκπομπών των οχημάτων, 2) παρωχημένα όρια ρύπων των οχημάτων, και (3) ανεπαρκής έλεγχος των πραγματικών εκπομπών των οχημάτων.

Ο **γενικός στόχος** της πρωτοβουλίας είναι διττός: 1) να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς με τη θέσπιση καταλληλότερων, οικονομικά αποδοτικών και διαχρονικών κανόνων για τις εκπομπές των οχημάτων, και 2) να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας στην ΕΕ μέσω της περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές.

Η εν λόγω πρωτοβουλία θα συμβάλει στην επίτευξη του γενικού στόχου μέσω της επίτευξης των ακόλουθων τριών **ειδικών στόχων**. Η πρωτοβουλία:

- 1) Θα μειώσει την πολυπλοκότητα των ισχυόντων προτύπων εκπομπών Euro.
- 2) Θα παράσχει επικαιροποιημένα όρια για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους.
- 3) Θα βελτιώσει τον έλεγχο των πραγματικών εκπομπών.

Η βελτίωση του ελέγχου των πραγματικών εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής ενός οχήματος έχει μεγάλη σημασία για την αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, η οποία είναι σημαντική για αρκετές χώρες της ΕΕ, αλλά και για άλλες περιοχές, όπως η Αφρική ή η Μέση Ανατολή. Η πρόταση για τα πρότυπα Euro 7 αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών των οχημάτων κατά τη διάρκεια μεγαλύτερου μέρους της διάρκειας ζωής ενός οχήματος, με αποτέλεσμα να ωφεληθούν και οι χρήστες μεταχειρισμένων οχημάτων. Ειδικότερα, όσον αφορά τον ειδικό στόχο 3), η ποιότητα του αέρα θα εξακολουθήσει να επηρεάζεται από τα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν πριν από τα πρότυπα Euro 7 για τα επόμενα αρκετά χρόνια. Μπορούν να θεσπιστούν κατάλληλα κίνητρα για τη μετασκευή παλαιότερων αυτοκινήτων ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων Euro 7 για τις εκπομπές από τον αγωγό εξαγωγής αλλά και για τις εκπομπές ελαστικών και φρένων. Επιπλέον, για να επιταχυνθεί η μείωση των εκπομπών από τον υφιστάμενο στόλο και να επιταχυνθεί η μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών, είναι σημαντικό να ενθαρρυνθεί η μετατροπή των οχημάτων με κινήτρια εσωτερικής καύσης σε οχήματα ηλεκτρικής κίνησης με συσσωρευτή ή με κυψέλη καυσίμου.

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

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προβλέπει ένα γενικό πλαίσιο για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

Τα πρότυπα εκπομπών Euro για τα οχήματα (κανονισμοί 715/2007 και 595/2009) αποτελούν μέρος του ανωτέρω πλαισίου¹². Συνδέονται μεταξύ τους με διάφορες υφιστάμενες διατάξεις πολιτικής και προγραμματισμένες προτάσεις για την αντιμετώπιση των ατμοσφαιρικών ρύπων των οδικών μεταφορών, καθώς και με τα πρότυπα εκπομπών CO₂¹³ που μειώνουν τους ατμοσφαιρικούς ρύπους ως παράλληλο όφελος. Η παρούσα νομοθετική πρόταση σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών Euro 7 για τα αυτοκίνητα, τα ημιφορτηγά, τα φορτηγά και τα λεωφορεία βελτιώνει τη συνέπεια των προτύπων εκπομπών Euro με τα ακόλουθα μέτρα.

¹² Όπως παρατίθεται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 και κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242.

Η **οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα**¹⁴ αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα διά του καθορισμού ορίων για τις συγκεντρώσεις συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών ρύπων στον ατμοσφαιρικό αέρα από όλες τις πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης (π.χ. γεωργία, ενέργεια, μεταποίηση, κ.λπ.). Η **οδηγία σχετικά με τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών**¹⁵ αποσκοπεί στη μείωση των εθνικών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων με τον καθορισμό εθνικών δεσμεύσεων για μείωση συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, με μειώσεις από όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Στις 26 Οκτωβρίου 2022 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για την αναθεώρηση των οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁶. Η προτεινόμενη αναθεώρηση θα καθορίσει ενδιάμεσα πρότυπα ποιότητας του αέρα της ΕΕ για το 2030, περισσότερο ευθυγραμμισμένα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, θέτοντας παράλληλα την ΕΕ σε πορεία επίτευξης μηδενικής ρύπανσης του αέρα το αργότερο έως το 2050. Η πρόταση για τα πρότυπα Euro 7 αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη αυτής της φιλοδοξίας και τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής της ΕΕ για καθαρό αέρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Με τη διασφάλιση της μείωσης όλων των σχετικών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές σύμφωνα με την κάλυψη και τους στόχους της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα / της οδηγίας σχετικά με τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών, η πρόταση για τα πρότυπα Euro 7 στηρίζει ιδίως τα κράτη μέλη όσον αφορά την εκπλήρωση των δεσμεύσεών τους στο πλαίσιο της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και της οδηγίας σχετικά με τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών.

Τα **πρότυπα εκπομπών CO₂** στηρίζουν τη φιλοδοξία της ΕΕ για το κλίμα που ορίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα¹⁷, το οποίο αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030, σε σύγκριση με το 1990. Τον Ιούλιο του 2021 η Επιτροπή πρότεινε την αναθεώρηση και την ενίσχυση των προτύπων εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά¹⁸, ενώ η αναθεώρηση των προτύπων για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα προβλέπεται να πραγματοποιηθεί έως το τέλος του 2022. Ενώ τα πρότυπα εκπομπών CO₂ προωθούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως τα ηλεκτρικά οχήματα, τα νέα πρότυπα Euro 7 αντιμετωπίζουν τις εκπομπές επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων από κινητήρες καύσης και τις εκπομπές από ηλεκτρικά οχήματα εκτός του αγωγού εξαγωγής, με στόχο την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, οι γενικοί στόχοι των προτύπων Euro 7 εξακολουθούν να ισχύουν στον βαθμό που τα οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης θα συνεχίσουν να εκπέμπουν ρύπους από τον αγωγό εξαγωγής, και όλα τα οχήματα θα συμβάλουν στις εκπομπές που δεν προέρχονται από τον αγωγό εξαγωγής. Παρά τον προτεινόμενο στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 100 % έως το 2035 για τα καινούργια αυτοκίνητα/ημιφορτηγά, ο αριθμός των οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά με κινητήρες εσωτερικής καύσης (συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών) θα παραμείνει σημαντικός, ιδίως όσον αφορά τα φορτηγά/λεωφορεία. Τόσο τα πρότυπα εκπομπών CO₂ όσο και τα πρότυπα εκπομπών ρύπων θεωρούνται συμπληρωματικά για την επίτευξη της

¹⁴ Οδηγία 2008/50/ΕΚ.

¹⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284.

¹⁶ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη [COM(2022) 542].

¹⁷ [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2021/1119](#) για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα»).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

φιλοδοξίας της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για το κλίμα και τη μηδενική ρύπανση και συμβάλλουν στη μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα.

Οι οδηγίες για τον τεχνικό έλεγχο¹⁹ έχουν ως στόχο την αύξηση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ και τη διασφάλιση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων, μέσω του τακτικού ελέγχου των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας τους. Όσον αφορά τις εκπομπές, οι εν λόγω οδηγίες αποσκοπούν στο να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων με τον αποτελεσματικότερο εντοπισμό οχημάτων που υπερβαίνουν τις εκπομπές λόγω τεχνικών ελαττωμάτων, μέσω περιοδικών τεχνικών ελέγχων και οδικών επιθεωρήσεων. Η παρούσα πρόταση περιέχει στοιχεία για τη στήριξη αυτού του στόχου, μεταξύ άλλων μέσω της παρακολούθησης επί του οχήματος, τα οποία αναμένεται να οδηγήσουν σε εξοικονόμηση κόστους. Οι εν λόγω μηχανισμοί μπορούν σταδιακά να καταστούν βασικό εργαλείο στο πλαίσιο των οδηγιών για τον τεχνικό έλεγχο, να εκσυγχρονίσουν τις τρέχουσες διαδικασίες επιθεώρησης και να οδηγήσουν σε μείωση του διοικητικού κόστους. Η επικείμενη αναθεώρηση των οδηγιών για τον τεχνικό έλεγχο θα πρέπει να λάβει υπόψη αυτούς τους νέους μηχανισμούς, συμπεριλαμβανομένων των εκτελεστικών μέτρων που θα πρέπει να αναπτυχθούν στο πλαίσιο της αναθεώρησης της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο²⁰.

Επιπλέον, η οδηγία για την ευρωβινιέτα²¹, η οποία θεσπίζει κοινούς κανόνες για τα τέλη για τα έργα οδικής υποδομής, και η οδηγία για τα καθαρά οχήματα²², η οποία προωθεί λύσεις καθαρής κινητικότητας μέσω δημόσιων συμβάσεων, συνάδουν με τους γενικούς στόχους των προτύπων Euro. Ειδικότερα, στηρίζουν τη ζήτηση για καθαρά οχήματα, επιτρέποντας στα κράτη μέλη να διαφοροποιούν τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές ρύπων των οχημάτων και μέσω δημόσιων συμβάσεων. Η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων²³ καθορίζει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των καυσίμων που πωλούνται στην αγορά και, ως εκ τούτου, είναι σημαντική για τα πρότυπα Euro.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Στο πλαίσιο της ψηφιακής στρατηγικής της ΕΕ και σε συνέχεια της ανακοίνωσης σχετικά με μια **ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα**²⁴, η Επιτροπή έχει προτείνει μια πράξη για τα δεδομένα με σκοπό τη στήριξη της κοινοχρησίας δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων και κυβερνήσεων και μεταξύ επιχειρήσεων. Η εν λόγω πράξη προσφέρει ένα οριζόντιο πλαίσιο για την ενίσχυση της πρόσβασης σε δεδομένα και της κοινοχρησίας δεδομένων σε όλους τους τομείς. Συγκεκριμένα προβλήματα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας στο πλαίσιο της πρόσβασης σε δεδομένα επί του οχήματος δικαιολογούν τη συμπλήρωση της πράξης για τα δεδομένα με μια ειδική πρωτοβουλία. Η πρωτοβουλία αυτή θα πρέπει να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα ενός ελάχιστου συνόλου δεδομένων και λειτουργιών, καθώς και δίκαιους όρους πρόσβασης για όλους τους παρόχους υπηρεσιών στον τομέα της

¹⁹ [Οδηγία 2014/45/ΕΕ](#) για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους· [οδηγία 2014/47/ΕΕ](#) σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση.

²⁰ Ασφάλεια των οχημάτων — αναθεώρηση της δέσμης μέτρων της ΕΕ για τον τεχνικό έλεγχο (europa.eu).

²¹ [Οδηγία 1999/62/ΕΚ](#) περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής.

²² [Οδηγία 2019/1161/ΕΚ](#) σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

²³ [Οδηγία 2009/30/ΕΚ](#) όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

²⁴ COM(2020) 66 final.

αυτοκινητοβιομηχανίας. Με τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας των δεδομένων επί του οχήματος, η εν λόγω πρωτοβουλία θα είναι συμπληρωματική προς την παρούσα πρόταση για τα πρότυπα Euro 7, καθώς θα διευκολύνει τη βέλτιστη υιοθέτηση της συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών.

Η **νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη**²⁵ λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες που προκύπτουν από την κρίση, καθώς και τον συνεχιζόμενο μετασχηματισμό προς μια πιο βιώσιμη, ψηφιακή, ανθεκτική και παγκοσμίως ανταγωνιστική οικονομία. Θέτει προτεραιότητες και καθορίζει νέους στόχους για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της ενιαίας αγοράς, την αντιμετώπιση των στρατηγικών εξαρτήσεων, τον συνδυασμό στοχευμένων δράσεων στους τομείς του κανονιστικού πλαισίου, της στήριξης της καινοτομίας, της πρόσβασης σε πρώτες ύλες και σε απαλλαγμένη από ανθρακούχες εκπομπές ενέργεια, των δεξιοτήτων και των χώρων δεδομένων, ώστε να επιταχυνθεί η διττή μετάβαση. Η στρατηγική αυτή προσφέρει εργαλεία για την αντιμετώπιση της διττής πρόκλησης του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού και για τη στήριξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας όσον αφορά την υλοποίηση της φιλοδοξίας της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Το νέο πλαίσιο για τις εκπομπές ρύπων θα προσφέρει ασφάλεια δικαίου και το πλεονέκτημα του πρωτοπόρου στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, αποφεύγοντας τον κίνδυνο να υπολείπεται σε σχέση με άλλα σημαντικά νομικά συστήματα που θεσπίζουν νέα πρότυπα εκπομπών ρύπων.

Η οδηγία για τα **οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους**²⁶ περιέχει κανόνες για τη συλλογή, την επεξεργασία και την ανάκτηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, καθώς και περιορισμούς για τις επικίνδυνες ουσίες στα νέα οχήματα. Η αντίστοιχη οδηγία, **η οδηγία για την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους**²⁷, συνδέει τον σχεδιασμό των νέων οχημάτων με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους. Οι οδηγίες αυτές προβλέπεται να αναθεωρηθούν το 2023 σύμφωνα με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και **του σχεδίου δράσης για την κυκλική οικονομία**²⁸. Ενώ η πρόταση για τα πρότυπα Euro 7 αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών των οχημάτων κατά τη διάρκεια μεγαλύτερου μέρους της διάρκειας ζωής ενός οχήματος με την επέκταση των απαιτήσεων ανθεκτικότητας, η αναθεώρηση της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους λειτουργεί συμπληρωματικά καθώς εξετάζει το πρόβλημα της εξαγωγής ελαττωματικών ρυπογόνων μεταχειρισμένων οχημάτων εκτός της ΕΕ.

Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει, επίσης, με το μέσο «**Next Generation EU**»²⁹, ειδικότερα με τον **Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας**³⁰ (ΜΑΑ) και την εμβληματική πρωτοβουλία «Επαναφόρτιση και ανεφοδιασμός», το οποίο προωθεί ανθεκτικές στις μελλοντικές εξελίξεις καθαρές τεχνολογίες για την επιτάχυνση της χρήσης βιώσιμων, προσβάσιμων και έξυπνων μεταφορών, σταθμών φόρτισης και ανεφοδιασμού και της επέκτασης των δημόσιων μεταφορών. Μέσω της εν λόγω χρηματοδότησης του ΜΑΑ, αλλά

²⁵ COM(2020) 102 final και COM(2021) 350 final.

²⁶ Οδηγία 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

²⁷ Οδηγία 2005/64/EK όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241.

και στοχευμένων επενδυτικών προγραμμάτων στο πλαίσιο των προγραμμάτων InvestEU³¹ ή «Ορίζων Ευρώπη»³², θα διατεθούν πόροι για την αύξηση του αναπτυξιακού δυναμικού της οικονομίας, καθώς και για την επιτάχυνση του πράσινου μετασχηματισμού, ιδίως μέσω της υιοθέτησης καινοτόμων λύσεων και ανθεκτικών στις μελλοντικές εξελίξεις τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών.

Η παρούσα πρωτοβουλία ενσωματώνει επίσης την ανάγκη να διασφαλιστεί μια δίκαιη και ισότιμη πράσινη μετάβαση, με στήριξη ιδίως των ευάλωτων πολιτών στον τομέα των μεταφορών: συνάδει με την **τελική έκθεση της Διάσκεψης για το μέλλον της Ευρώπης** (πρόταση 18.3), ιδίως όσον αφορά την οικονομική προσιτότητα των μέσων μεταφοράς και των οχημάτων που λειτουργούν με μη ρυπογόνες τεχνολογίες.

Επιπλέον, η πρωτοβουλία συνάδει με την πρόσφατη πρόταση για την τροποποίηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τους καταναλωτές, και ειδικότερα με την **οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές**³³ και την **οδηγία για τα δικαιώματα των καταναλωτών**³⁴, ώστε να συμβάλει σε μια κυκλική, καθαρή και πράσινη οικονομία της ΕΕ, παρέχοντας στους καταναλωτές τη δυνατότητα να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς και, ως εκ τούτου, συμβάλλοντας στην πιο βιώσιμη κατανάλωση.

Τέλος, για να ενισχυθεί η συνοχή μεταξύ των πολιτικών και όπως ανέφερε στην ανακοίνωσή της με τίτλο **«Βελτίωση της νομοθεσίας: συνένωση δυνάμεων για τη θέσπιση καλύτερων νόμων»**³⁵, η Επιτροπή βελτιώνει τις κατευθυντήριες γραμμές της για τη βελτίωση της νομοθεσίας, ώστε να διασφαλίσει ότι όλες οι πρωτοβουλίες της συμμορφώνονται με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης», τηρώντας έτσι τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων συμβάλλει στην υλοποίηση και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς εμπορευμάτων. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να καταστεί πιο αποτελεσματική η εφαρμογή και η επιβολή της νομοθεσίας αυτής στο πλαίσιο του γενικού στόχου πολιτικής για εμβάθυνση της στρατηγικής για την εσωτερική αγορά.

Ο δεύτερος λόγος είναι ο διακρατικός χαρακτήρας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των οδικών μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι οι επιπτώσεις των κύριων τοξικών ατμοσφαιρικών ρύπων είναι σοβαρότερες κοντά στην πηγή, οι επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα δεν περιορίζονται στο τοπικό επίπεδο και η διασυνοριακή ρύπανση αποτελεί σοβαρό

³¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/523.

³² Κανονισμός (ΕΕ) 2021/695.

³³ Οδηγία 2005/29/ΕΚ.

³⁴ Οδηγία 2011/83/ΕΕ.

³⁵ COM(2021) 219 final.

περιβαλλοντικό πρόβλημα, που συχνά θέτει εμπόδια στις εθνικές λύσεις. Από τα ατμοσφαιρικά μοντέλα προκύπτει ότι η ρύπανση που εκπέμπεται σε ένα κράτος μέλος συμβάλλει στη ρύπανση σε άλλα κράτη μέλη. Για την επίλυση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης απαιτείται συντονισμένη δράση σε κλίμακα ΕΕ.

Η ανάπτυξη προτύπων εκπομπών σε επίπεδο ΕΕ και η διαμόρφωση κατάλληλης διακυβέρνησής της είναι καίριας σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν διαφορετικά εθνικά μέτρα τα οποία ενδέχεται να μην είναι κατάλληλα ούτε συνεπή (π.χ. μέτρα που περιορίζουν την πρόσβαση σε ορισμένες περιοχές). Τέτοιου είδους μέτρα θα δημιουργούσαν σημαντικά εμπόδια για τη βιομηχανία και θα έθεταν σε μεγάλο κίνδυνο την ενιαία αγορά. Ως εκ τούτου, δικαιολογείται πλήρως η συνέχιση της εναρμονισμένης δράσης της ΕΕ για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών των οχημάτων.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι αναλογική, καθώς προβλέπει την αναγκαία νομική αλλαγή και, ταυτόχρονα, δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της μείωσης των εκπομπών ρύπων από τα μηχανοκίνητα οχήματα, αφενός, και της διασφάλισης της ασφάλειας δικαίου για τους κατασκευαστές οχημάτων, αφετέρου. Η πρόταση προβλέπει τις αναγκαίες νομικές προϋποθέσεις, ώστε να διασφαλίζονται, στο μέτρο του δυνατού, ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η έκδοση κανονισμού θεωρείται ενδεδειγμένη, διότι παρέχει την απαιτούμενη διασφάλιση για άμεση και εναρμονισμένη εφαρμογή και επιβολή, ενώ παράλληλα δεν απαιτεί τη μεταφορά στη νομοθεσία των κρατών μελών.

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

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η Επιτροπή αποφάσισε να ακολουθήσει μια προσέγγιση συνακόλουθης αξιολόγησης και εκτίμησης επιπτώσεων, στο πλαίσιο της οποίας η αξιολόγηση και η εκτίμηση επιπτώσεων διενεργήθηκαν παράλληλα ως ενιαία διαδικασία για την τήρηση του χάρτη πορείας που καθορίστηκε από την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία³⁶. Με τον τρόπο αυτό, τα πορίσματα της αξιολόγησης που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 5 της εκτίμησης επιπτώσεων χρησιμοποιήθηκαν ως συμβολή στον προβληματισμό σχετικά με το κατά πόσον τα πρότυπα εκπομπών Euro 6/VI εξακολουθούν να παρέχουν υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας στην ΕΕ και να διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα.

Στην αξιολόγηση αξιολογήθηκαν τα επιτεύγματα των κανονισμών σε σχέση με τους στόχους που ορίζονται στη νομοθεσία για τα πρότυπα Euro 6/VI. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι στόχοι για τα πρότυπα Euro 6/VI με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα μέσω της μείωσης των ρύπων από τις οδικές μεταφορές και για τη θέσπιση

³⁶ COM(2019) 640 final.

εναρμονισμένων κανόνων για την κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων εξακολουθούν να έχουν μεγάλη σημασία. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι οι κανονισμοί ήταν σε γενικές γραμμές συνεκτικοί και οδήγησαν σε εν μέρει καθαρότερα οχήματα στους δρόμους της ΕΕ, με τις διαδικασίες δοκιμών Euro 6/VI να είναι εν μέρει αποτελεσματικές. Υπάρχει κανονιστικό κόστος, ενώ συνολικά διαπιστώνεται ότι οι κανονισμοί για τα πρότυπα Euro 6/VI είναι οικονομικά αποδοτικοί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική ενωσιακή προστιθέμενη αξία, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων.

Τα κυριότερα συμπεράσματα της αξιολόγησης ήταν τα εξής:

- Οι κανονισμοί έχουν ως αποτέλεσμα να κυκλοφορούν εν μέρει καθαρότερα οχήματα στους δρόμους της ΕΕ.
- Από την εφαρμογή των ορίων εκπομπών Euro VI το 2013 και Euro 6 το 2014 έως το 2020, οι εκπομπές NO_x στους δρόμους της ΕΕ έχουν μειωθεί κατά 22 % για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και κατά 36 % για τα φορτηγά και τα λεωφορεία. Οι εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων (στο εξής: PM) από τον αγωγό εξαγωγής στους δρόμους της ΕΕ μειώθηκαν κατά 28 % για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, και κατά 14 % για τα φορτηγά και τα λεωφορεία.
- Οι κανονισμοί έχουν περιορίσει σε κάποιον βαθμό τις αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στην υγεία, οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν αναπνευστικές και καρδιαγγειακές παθήσεις μέσω της εισπνοής.
- Το κανονιστικό κόστος για την αυτοκινητοβιομηχανία εκτιμάται σε 357-929 EUR ανά ντιζελοκίνητο όχημα, σε 80-181 EUR ανά βενζινοκίνητο όχημα για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, και έως 3 717-4 326 EUR ανά βαρύ επαγγελματικό όχημα. Παρότι όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα το κόστος ανταποκρίνεται στις προσδοκίες, όσον αφορά τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά το κόστος είναι υψηλότερο από αυτό που είχε αρχικά προβλεφθεί.
- Οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία φαίνεται ότι είναι, σε γενικές γραμμές, θετικές, χωρίς ενδείξεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού.
- Οι πρόσφατες εξελίξεις πολιτικής, όπως η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, στηρίζουν τους στόχους των προτύπων Euro 6/VI και τη σημασία της περαιτέρω βελτίωσης της ποιότητας του αέρα μέσω της μείωσης των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές στο πλαίσιο μιας ενοποιημένης προσέγγισης της ΕΕ.
- Οι κανονισμοί έχουν παραγάγει καθαρά οικονομικά οφέλη για την κοινωνία.
- Μολονότι οι κανονισμοί είναι σε γενικές γραμμές συνεκτικοί, έχουν εντοπιστεί ορισμένα ζητήματα συνοχής τόσο στο πλαίσιο των προτύπων εκπομπών Euro 6/VI όσο και με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ.
- Δεν υπήρξε απλούστευση στους κανονισμούς.
- Η εναρμόνιση της αγοράς είναι η πλέον νευραλγική πτυχή της προστιθέμενης αξίας της ΕΕ και δεν είναι πιθανό η μη συντονισμένη δράση να ήταν εξίσου αποτελεσματική. Οι κανονισμοί εξασφαλίζουν κοινές απαιτήσεις, γεγονός που

ελαχιστοποιεί το κόστος για τους κατασκευαστές, και παρέχουν κανονιστική ασφάλεια.

- Ωστόσο, ορισμένες ανεπάρκειες εμποδίζουν τους κανονισμούς να βελτιώσουν περαιτέρω την ποιότητα του αέρα μέσω της μείωσης των ρύπων που εκπέμπονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ορισμένα στοιχεία των κανονισμών τα οποία αφορούν τον σχεδιασμό (λεπτομέρειες) είναι πιθανό να είχαν επηρεάσει την αποτελεσματικότητα των κανονισμών. Ειδικότερα:
 - Η αξιολόγηση καταδεικνύει ότι, κατά τα διαδοχικά στάδια των προτύπων Euro 6/VI, τα ζητήματα πολυπλοκότητας και συνέπειας απέκτησαν βαθιές ρίζες τόσο στο συνολικό νομικό πλαίσιο όσο και στην πρακτική εφαρμογή του.
 - Στην αξιολόγηση τονίζεται ότι πολλά δυνητικά οφέλη για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον εξακολουθούν να παραβλέπονται στους ισχύοντες κανονισμούς. Παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες (κύκλοι οδήγησης και συνθήκες χρήσης, ιδίως σε αστικό περιβάλλον οδήγησης) και των εκπομπών που έχουν λάβει έγκριση τύπου, σημαντικές εκπομπές εξακολουθούν να μην λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο των δοκιμών εκπομπών Euro 6/VI. Επιπλέον, οι εκπομπές δεν ελέγχονται σωστά καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων.
- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Προκειμένου να συλλέξει αποδεικτικά στοιχεία και να εξασφαλίσει ευρεία διαφάνεια, η Επιτροπή ζήτησε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών μέσω πολλαπλών δραστηριοτήτων διαβούλευσης. Πιο συγκεκριμένα, για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης, η Επιτροπή ζήτησε την υποβολή παρατηρήσεων από τις ακόλουθες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών: τα κράτη μέλη και τις εθνικές αρχές, την αυτοκινητοβιομηχανία (συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών οχημάτων, των προμηθευτών κατασκευαστικών στοιχείων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου), την κοινωνία των πολιτών (συμπεριλαμβανομένων των οργανώσεων καταναλωτών και των περιβαλλοντικών ΜΚΟ) και τους πολίτες.

Λεπτομερής περίληψη της εκτεταμένης διαδικασίας διαβούλευσης παρουσιάζεται στη συνοπτική έκθεση που παρατίθεται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση.

Η Επιτροπή συγκέντρωσε παρατηρήσεις μέσω των ακόλουθων δραστηριοτήτων:

- Η πρωτοβουλία συζητήθηκε για πρώτη φορά με τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια διάσκεψης των ενδιαφερόμενων μερών τον Οκτώβριο του 2018. Στη συνέχεια, συστάθηκε η συμβουλευτική ομάδα για τα πρότυπα εκπομπών οχημάτων (AGVES) με τη συγχώνευση σχετικών ομάδων εμπειρογνομόνων από τον κλάδο, την κοινωνία των πολιτών και τα κράτη μέλη, με δέκα συνεδριάσεις και ένα ad hoc εργαστήριο σχετικά με την απλούστευση από τον Ιούλιο του 2019 έως τον Απρίλιο του 2021.
- Η αρχική εκτίμηση επιπτώσεων δρομολογήθηκε από τις 27 Μαρτίου έως τις 3 Ιουνίου 2020. Στις 6 Ιουλίου 2020 ακολούθησε η δημόσια διαβούλευση σχετικά με

την πρόταση, η οποία είχε διάρκεια 18 εβδομάδων και ήταν ανοικτή για συνεισφορές έως τις 9 Νοεμβρίου 2020.

- Έλαβαν χώρα δύο στοχευμένες διαβουλεύσεις διάρκειας 14 εβδομάδων, μία για την αξιολόγηση των προτύπων Euro 6/VI (4 Μαρτίου έως 8 Ιουνίου 2020) και μία για την εκτίμηση επιπτώσεων των προτύπων Euro 7 (3 Αυγούστου έως 9 Νοεμβρίου 2020), οι οποίες επικεντρώθηκαν περισσότερο στις λεπτομερείς και τεχνικές πτυχές της πρωτοβουλίας.

Για την αξιολόγηση των προτύπων Euro 6/VI και για την προετοιμασία της εκτίμησης επιπτώσεων των προτύπων Euro 7 ελήφθησαν υπόψη πληροφορίες, απόψεις και δεδομένα από όλες τις δραστηριότητες διαβούλευσης. Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη κατέστησαν δυνατή τη συμπλήρωση, τη διασταύρωση και την επιβεβαίωση των στοιχείων που έχουν ήδη συγκεντρωθεί μέσω άλλων ερευνών στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων και των υποστηρικτικών μελετών.

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

Τα ενδιαφερόμενα μέρη από όλες τις ομάδες συμφώνησαν ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ζητήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και υγείας που συνδέονται με τις οδικές μεταφορές και ότι υπάρχει ανάγκη για ανάληψη δράσης. Ενώ η πλειονότητα όσων απάντησαν, δηλ. προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων, κράτη μέλη, η κοινωνία των πολιτών και πολίτες, έκριναν ότι τα νέα πρότυπα Euro είναι κατάλληλα για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών των οχημάτων, οι κατασκευαστές οχημάτων ήταν λιγότερο πεπεισμένοι. Στο πλαίσιο διαφόρων δραστηριοτήτων, η αυτοκινητοβιομηχανία τόνισε ότι η διατήρηση των προτύπων Euro 6/VI θα αποτελούσε ρεαλιστική και ισορροπημένη επιλογή.

Η πλειονότητα από όλες τις ομάδες συμφώνησε ότι τα πρότυπα Euro 6/VI είναι πολύπλοκα. Οι απαντήσεις στη δημόσια διαβούλευση καταδεικνύουν ότι η πολυπλοκότητα οδηγεί σε σημαντικό κόστος συμμόρφωσης και διοικητικό φόρτο. Επιπλέον, όλες οι ομάδες, εκτός της βιομηχανίας, ανέφεραν ότι η πολυπλοκότητα παρεμποδίζει την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ η κοινωνία των πολιτών πρόσθεσε ότι οδηγεί σε παρερμηνείες. Με τις απαντήσεις τους οι απαντώντες εννοούσαν εμμέσως ότι υπάρχει ανάγκη αντιμετώπισης της πολυπλοκότητας των κανονισμών μέσω διαφόρων μέτρων.

Εκτός από τους κατασκευαστές οχημάτων, η πλειονότητα όλων των ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των προμηθευτών κατασκευαστικών στοιχείων, υποστήριξαν την ανάπτυξη αυστηρότερων ορίων για τους ρύπους που υπόκεινται σε ρυθμίσεις και νέων ορίων για τους ρύπους που δεν υπόκεινται σε ρύθμιση. Οι προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων, τα κράτη μέλη, η κοινωνία των πολιτών και οι πολίτες πιστεύουν ότι η υφιστάμενη τεχνολογία για τον έλεγχο της ρύπανσης αφήνει περιθώρια για πρόσθετες μειώσεις των εκπομπών.

Η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών πιστεύει ότι, όσον αφορά τα πρότυπα Euro 6/VI, οι πραγματικές εκπομπές δεν παρακολουθούνται επαρκώς ή δεν περιορίζονται καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων. Ως πιθανές αιτίες αναφέρθηκαν η παραποίηση, η γήρανση των οχημάτων, οι ανεπαρκείς τεχνικοί έλεγχοι και το κόστος συντήρησης. Όλες οι ομάδες ενδιαφερόμενων μερών έχουν ταχθεί υπέρ της εφαρμογής της συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών ως δράσης για τη μέτρηση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες. Ωστόσο, οι

περισσότεροι κατασκευαστές πρόσθεσαν ότι η εν λόγω δράση μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για περιορισμένο αριθμό ρύπων στο εγγύς μέλλον.

Στον βαθμό που ήταν αξιόπιστες, οι παρατηρήσεις και οι διαφορές στις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών αναλύθηκαν προσεκτικά και ελήφθησαν υπόψη στην εκτίμηση επιπτώσεων. Ειδικότερα, οι απόψεις της βιομηχανίας και των κρατών μελών ήταν χρήσιμες για την ανάλυση του προβλήματος της πολυπλοκότητας και των πιθανών μέτρων απλούστευσης. Επιπλέον, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη βιομηχανία σχετικά με το κόστος του υλισμικού για τις τεχνολογίες ελέγχου της ρύπανσης αποτέλεσαν σημαντική πηγή για την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων. Οι παρατηρήσεις και οι ανησυχίες που εξέφρασαν τα κράτη μέλη, η βιομηχανία, η κοινωνία των πολιτών και οι πολίτες έχουν ληφθεί υπόψη κατά τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των επιλογών, ιδίως όσον αφορά το τεχνολογικό δυναμικό για τη μείωση των εκπομπών μέσω των ορίων εκπομπών, την ανθεκτικότητα, τις συνθήκες δοκιμών και τη συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών, τη δυναμική επιτάχυνση της μετάβασης σε ηλεκτρικά οχήματα και τις επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα, όταν τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου φαίνεται να έχουν διαφορετικές απόψεις.

Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τη θέσπιση ενιαίου προτύπου εκπομπών Euro για αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και φορτηγά/λεωφορεία απέκλιναν από τις απόψεις της Επιτροπής. Αρχικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη από τη βιομηχανία δεν υποστήριζαν αυτό το μέτρο απλούστευσης. Δεδομένου ότι τα επιχειρήματα της βιομηχανίας, όπως η κατάλληλη διαφοροποίηση καθώς και η διεθνής εναρμόνιση, θα πρέπει να είναι εφικτά και με τη συγχώνευση των βασικών πράξεων (715/2007 και 595/2009), ενώ οι ειδικοί εκτελεστικοί κανονισμοί παραμένουν χωριστοί, η Επιτροπή διατήρησε την ίδια προσέγγιση. Αυτό επιβεβαιώθηκε με τα ενδιαφερόμενα μέρη στις επακόλουθες συνεντεύξεις που συνδέονται με τη στοχευμένη διαβούλευση σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων και στη συνεδρίαση της AGVES στις 16 Νοεμβρίου 2020.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε στοιχεία από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων μελετών από εξωτερικούς αναδόχους της κοινοπραξίας CLOVE, συμπεριλαμβανομένων βασικών εμπειρογνομόνων από το Εργαστήριο Εφαρμοσμένης Θερμοδυναμικής (ΕΕΘ) του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (GR), το Ricardo (UK), την Emisia (GR), το TNO (NL), το TU Graz (AT), το FEV (DE) και το VTT (FI).

Μια πρώτη μελέτη της CLOVE δρομολογήθηκε για να επανεξετάσει, να συγκρίνει και να αντλήσει διδάγματα από τη νομοθεσία σε άλλα μέρη του κόσμου, να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων δοκιμών εκπομπών της ΕΕ και να αναπτύξει και να αξιολογήσει νέες δοκιμές εκπομπών για τους ελεγχόμενους και τους μη ελεγχόμενους ρύπους. Στη συνέχεια, μια δεύτερη μελέτη συνίστατο στη διεξοδική επανεξέταση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας των μέτρων που εισήχθησαν με την πρώτη μελέτη, επιπλέον της αξιολόγησης σκοπιμότητας των νέων ορίων εκπομπών ρύπων για όλα τα οχήματα και της ανάλυσης των δυνατοτήτων απλούστευσης των προτύπων εκπομπών των οχημάτων. Η εν λόγω μελέτη υποστήριξε επίσης την αξιολόγηση του πλαισίου Euro 6/VI, παρέχοντας παράλληλα τα απαραίτητα στοιχεία για την εκτίμηση επιπτώσεων. Οι εν λόγω μελέτες υποστηρίχθηκαν από αναλύσεις και δοκιμές που διενεργήθηκαν από το Κοινό Κέντρο Ερευνών της Επιτροπής, στις εγκαταστάσεις του που βρίσκονται στην Ίσπρα της Ιταλίας.

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η μελέτη και η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων βασίστηκαν στα μοντέλα SIBYL και COPERT. Το μοντέλο COPERT χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των απογραφών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων για τις οδικές μεταφορές με βάση τις πραγματικές εκπομπές που συντονίζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) και το JRC. Το μοντέλο SIBYL είναι ένα εξειδικευμένο εργαλείο για την προβολή των επιπτώσεων των λεπτομερειακών στοιχείων της τεχνολογίας οχημάτων στους μελλοντικούς στόλους, την ενέργεια, τις εκπομπές και το κόστος, το οποίο έχει σχεδιαστεί για τη στήριξη της χάραξης πολιτικής. Και τα δύο μοντέλα επικαιροποιήθηκαν βάσει δεδομένων και στοιχείων που συλλέχθηκαν μέσω της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, των πλέον πρόσφατων συντελεστών εκπομπών και επισκοπήσεων της βιβλιογραφίας.

Επιπλέον, συγκεντρώθηκαν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

- τις διαθέσιμες τεχνολογίες που μπορούν να αναπτυχθούν στο σχετικό χρονικό διάστημα προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων, καθώς και την αποτελεσματικότητα και το κόστος αυτών των τεχνολογιών·
- τις επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον σε οικονομικούς όρους·
- τους γενικούς μακροοικονομικούς δείκτες, όπως η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, οι απαιτούμενες δεξιότητες, η έρευνα και η καινοτομία, κ.λπ.·
- την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ και τη συνοχή της εσωτερικής αγοράς·
- τις ποιοτικές επιπτώσεις στις ΜΜΕ και τους καταναλωτές (συμπεριλαμβανομένης της εμπιστοσύνης των καταναλωτών).

Κατάλογος των μελετών και των πηγών παρέχεται στο παράρτημα 1 της εκτίμησης επιπτώσεων.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Τα μέτρα της παρούσας πρότασης είναι ισορροπημένα όσον αφορά τα οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον και την επιβάρυνση της βιομηχανίας. Η αποτελεσματικότητα και η οικονομική αποδοτικότητα των μέτρων υποστηρίζεται από τη συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων. Το συνοπτικό δελτίο και η θετική γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου είναι προσβάσιμα μέσω του X (θα προστεθεί σύνδεσμος).

Αξιολογήθηκαν τρεις επιλογές πολιτικής, με διαφορετικό μείγμα μέτρων και επιπέδων φιλοδοξίας, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν στους ισχύοντες κανονισμούς για τα πρότυπα Euro 6/VI, λαμβάνοντας υπόψη τον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό που απαιτείται από την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Ο μετασχηματισμός παρέχει ευκαιρίες για πιο προηγμένες λύσεις όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών ρύπων, όπως η χρήση τεχνολογίας χαμηλής ρύπανσης και η συνεχής παρακολούθηση των εκπομπών με προηγμένους αισθητήρες και συνδεσιμότητα των οχημάτων. Στις επιλογές πολιτικής ελήφθησαν, επίσης, υπόψη η μετάβαση σε ηλεκτροκίνητα συστήματα μετάδοσης ισχύος που απαιτούν οικονομικά αποδοτικές και κατάλληλες λύσεις για τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο τμήμα κινητήρων εσωτερικής καύσης.

Σύμφωνα με τους ειδικούς στόχους, οι επιλογές πολιτικής 1, 2 (2α και 2β) και 3α αποσκοπούσαν στη μείωση της πολυπλοκότητας των υφιστάμενων προτύπων εκπομπών Euro με τη θέσπιση μέτρων απλούστευσης (όπως η αντικατάσταση δύο κανονισμών από έναν ενιαίο κανονισμό ή η κατάργηση παρωχημένων δοκιμών). Επικαιροποιημένα όρια εκπομπών για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους προβλέπονταν στην επιλογή πολιτικής 1 με χαμηλό επίπεδο φιλοδοξίας, στις επιλογές 2α και 3α με μεσαίο επίπεδο φιλοδοξίας και στην επιλογή 2β με υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας. Ο έλεγχος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης βελτιώθηκε στην επιλογή πολιτικής 1 με χαμηλού επιπέδου φιλοδοξίας όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, στην επιλογή 2α με μεσαίου επιπέδου φιλοδοξίας όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και απαιτήσεις ανθεκτικότητας, στην επιλογή 2β με υψηλού επιπέδου φιλοδοξίας όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και απαιτήσεις ανθεκτικότητας και στην επιλογή 3α με μεσαίου επιπέδου φιλοδοξίας όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, απαιτήσεις ανθεκτικότητας και συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η μεσαίου επιπέδου φιλοδοξίας επιλογή πολιτικής 3α είναι η πλέον αναλογική για τα ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Διαπιστώθηκε ότι η επιλογή πολιτικής είναι η πλέον αποτελεσματική για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων, ενώ παράλληλα είναι οικονομικά αποδοτική, αποφέροντας τα υψηλότερα οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον υπέρ των πολιτών με χαμηλό κανονιστικό κόστος για τη βιομηχανία. Επιπλέον, η επιλογή κρίθηκε συνεπής με τη νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα, τα πρότυπα εκπομπών CO₂ και τις οδηγίες για τον τεχνικό έλεγχο. Με την καθιέρωση συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών, η επιλογή 3α θα συνάδει, επίσης, περισσότερο με τον διττό πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό στον οποίο στοχεύει η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Οι κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επιλογής 3α μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Το συνολικό κανονιστικό κόστος εκτιμάται σε 304 EUR ανά όχημα για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και σε 2 681 EUR ανά όχημα για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Κατά την 25ετή περίοδο που αξιολογήθηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων, αυτό θα συνεπάγεται συνολικό κανονιστικό κόστος ύψους 35,48 δισ. EUR για τα ελαφρά οχήματα και 17,53 δισ. EUR για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Από την άλλη πλευρά, τα οικονομικά οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον ανέρχονται σε 55,75 δισ. EUR και 133,58 δισ. EUR αντίστοιχα, μέσω της μείωσης των εκπομπών επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων. Τα οφέλη αυτά επιτυγχάνονται κυρίως μέσω της μείωσης των εκπομπών NO_x και PM_{2.5}. Επιπλέον, η εν λόγω επιλογή συνεπαγόταν για όλα τα οχήματα τις υψηλότερες θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την πρόσβαση σε διεθνείς βασικές αγορές και την καινοτομία.

Το κόστος προσαρμογής (που καλύπτει το ουσιαστικό κόστος συμμόρφωσης το οποίο συνίσταται στο κόστος εξοπλισμού για τις τεχνολογίες ελέγχου των εκπομπών, και το σχετικό κόστος E&A και βαθμονόμησης, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων και των εργαλείων) εκτιμήθηκε στην επιλογή 3α ότι ήταν της τάξης των 67 δισ. EUR μεταξύ του 2025 και του 2050 για τα ελαφρά οχήματα και των 26 δισ. EUR για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Εκτός από τα οφέλη αυτά, η εξοικονόμηση κανονιστικού κόστους (που καλύπτει την εξοικονόμηση κόστους κατά τη διάρκεια των δοκιμών, την παρακολούθηση των δοκιμών από τις αρχές έγκρισης τύπου και τα τέλη έγκρισης τύπου, καθώς και την εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών για την υποβολή εκθέσεων και άλλες υποχρεώσεις πληροφόρησης στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης τύπου) εκτιμάται σε 4,67 δις. EUR για τα ελαφρά οχήματα και σε 0,58 δις. EUR για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στην προτιμώμενη επιλογή.

Συνολικά, οι επιπτώσεις της επιλογής 3α στην οικονομική προσιτότητα για τους καταναλωτές θα είναι περιορισμένες. Ενώ το συνολικό κανονιστικό κόστος σε σύγκριση με το βασικό σενάριο αναμένεται να μετακυλιστεί στους καταναλωτές, αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση κατά 0,8 % της τιμής των μικρών βενζινοκίνητων οχημάτων και σε αύξηση κατά 2,2 % της τιμής των μικρών ντιζελοκίνητων οχημάτων για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά.

Οι απαιτήσεις μακροβιότητας της μπαταρίας προστέθηκαν μετά την έκδοση του νέου παγκόσμιου τεχνικού κανονισμού αριθ. 22 του ΟΗΕ, στις 14 Απριλίου 2022, σχετικά με τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχήματος για ηλεκτρικά οχήματα, ο οποίος καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τα ηλεκτρικά οχήματα σε επίπεδο που δεν απαιτεί αλλαγή των τεχνολογιών συσσωρευτών. Αναμένεται ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν θα δημιουργήσουν πρόσθετο κόστος, αλλά θα αυξήσουν την ευαισθητοποίηση και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών.

Υπό το πρίσμα των σημερινών γεωπολιτικών και οικονομικών συνθηκών, πραγματοποιήθηκε τελική επανεξέταση προκειμένου να εξασφαλιστούν επικαιροποιημένες εκτιμήσεις για την αυτοκινητοβιομηχανία και τους καταναλωτές. Η αύξηση του κόστους που ξεκίνησε το 2021, ιδίως όσον αφορά την ενέργεια και τις πρώτες ύλες, επιταχύνθηκε δραματικά. Ταυτόχρονα, η ζήτηση και οι πωλήσεις μηχανοκίνητων οχημάτων έχουν μειωθεί, ενώ αυξάνονται οι επενδυτικές ανάγκες για τον πράσινο μετασχηματισμό. Αυτό ασκεί πίεση στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας και εγείρει ζητήματα οικονομικής προσιτότητας για τους καταναλωτές, σε ένα γενικό πλαίσιο υψηλού πληθωρισμού. Προκειμένου να διευκολυνθεί η επιτυχής πράσινη μετάβαση του οικοσυστήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας, η προαναφερθείσα επιλογή 3α αναπροσαρμόστηκε για τα ελαφρά οχήματα ώστε να μειωθεί το κόστος προσαρμογής, ενώ διατηρήθηκε, παράλληλα, η συνολική περιβαλλοντική και ψηφιακή φιλοδοξία μεσαίου επιπέδου.

Για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, τα όρια εκπομπών καυσαερίων καθορίζονται στο χαμηλότερο επίπεδο που επιβάλλεται επί του παρόντος βάσει των προτύπων Euro 6 για τα αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα να επιβάλλονται χαμηλότερα όρια για τα ημιφορτηγά από ό,τι στο πλαίσιο των προτύπων Euro 6, ενώ οι απαιτήσεις ανθεκτικότητας, καθώς και τα όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης καθορίζονται όπως στην επιλογή 3α. Οι απαιτήσεις για τις εξατμιστικές εκπομπές, την μακροβιότητα της μπαταρίας και τις εκπομπές που δεν προέρχονται από τον αγωγό εξαγωγής καθορίζονται όπως στην επιλογή 3α. Πρόκειται για ενδιάμεση επιλογή όσον αφορά τα όρια εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής μεταξύ της επιλογής 1 και 2α/3α. Η εν λόγω επιλογή αποσκοπεί στην εξισορρόπηση της ανάγκης βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων με την ανάγκη αποφυγής δυσανάλογων επενδύσεων για οχήματα που δεν θα πωλούνται πλέον μετά το 2035. Πέραν ενός ορισμένου ορίου, το κόστος αυξάνεται πολύ ταχύτερα από τα περιβαλλοντικά οφέλη. Η επιλογή που επιλέχθηκε βελτιώνει την οικονομική προσιτότητα των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών για τους καταναλωτές και ελαχιστοποιεί το επενδυτικό κόστος που απαιτείται για την

ανάπτυξη νέων λύσεων υλισμικού για τα συστήματα ελέγχου των εκπομπών για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά με κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Τα επιλεγμένα μέτρα καθορίζουν ουδέτερα ως προς την τεχνολογία και τα καύσιμα όρια για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, ενώ επιτρέπουν ελαφρώς υψηλότερα όρια για τα ημιφορτηγά μικρής ισχύος, όταν αυτό δικαιολογείται για τεχνικούς λόγους. Τα όρια των δοκιμών είναι όπως στην επιλογή 3α και, ως εκ τούτου, επιτρέπουν την επίτευξη κερδών από την επιβολή ανώτατου ορίου στις ανεξέλεγκτες επί του παρόντος εκπομπές. Οι μεθοδολογίες και τα όρια για τις εκπομπές λόγω εξάτμισης, τα φρένα, τα ελαστικά, καθώς και η μακροβιότητα της μπαταρίας και η χρήση εργαλείων παρακολούθησης των εκπομπών με αισθητήρες ακολουθούν τις αντίστοιχες μεθοδολογίες και όρια που παρουσιάζονται στην επιλογή 3α της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων. Τα μέτρα αυτά αντιπροσωπεύουν ολόένα και σημαντικότερο μερίδιο του δυναμικού μείωσης των εκπομπών και των οφελών για το περιβάλλον και την υγεία, ιδίως σε αστικά περιβάλλοντα όπου η έκθεση στους εν λόγω ρύπους είναι πιο εμφανής. Οι εκπομπές από τα φρένα και τα ελαστικά σύντομα θα αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των εκπομπών σωματιδίων.

Για τα φορτηγά και τα λεωφορεία, διατηρείται η επιλογή 3α. Αυτό αντικατοπτρίζει τη σημαντικά βραδύτερη μετάβαση των φορτηγών και των λεωφορείων σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών καυσαερίων. Τα φορτηγά και τα λεωφορεία με κινητήρες εσωτερικής καύσης αναμένεται να παραμείνουν πολύ περισσότερο στην αγορά της ΕΕ.

Για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, όλα τα μέτρα απλούστευσης διατηρούνται όπως στην επιλογή 3α, δεδομένου ότι αντικατοπτρίζουν την ανάγκη εκσυγχρονισμού του κανονισμού και μείωσης του διοικητικού φόρτου. Η επιλογή αυτή διασφαλίζει επίσης τη βελτίωση των συνολικών εκπομπών, ιδίως κατά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα και κατά την οδήγηση σε αστικό περιβάλλον, δεδομένου ότι τα οχήματα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών κατά τη διάρκεια σύντομων διαδρομών.

Όσον αφορά τα περιβαλλοντικά οφέλη, η επιλεγείσα επιλογή επιφέρει σημαντική μείωση των εκπομπών, ελαφρώς χαμηλότερη από την επιλογή 3α για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, δεδομένου ότι τα υψηλότερα όρια εκπομπών συνοδεύονται από βελτιώσεις στις συνθήκες δοκιμών και τα μέτρα συμμόρφωσης που δεν προβλέπονταν στην επιλογή 1. Με τα επιλεγμένα μέτρα, έχει εκτιμηθεί ότι έως το 2035 θα επιτευχθεί μείωση των NO_x από τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά σε ποσοστό άνω του 85 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2018 και άνω του 80 % από τα φορτηγά/λεωφορεία. Το σύνολο των NO_x των μηχανοκίνητων οχημάτων εκτιμάται ότι θα μειωθεί κατά το ήμισυ έως το 2035 σε σύγκριση με το βασικό σενάριο.

Η εξοικονόμηση κανονιστικού κόστους αναμένεται να είναι η ίδια με την επιλογή 3α. Το κόστος ανάπτυξης προϊόντων για τη βιομηχανία μειώνεται σημαντικά, δεδομένου ότι η νέα επιλογή δεν θα απαιτήσει επανασχεδιασμό των οχημάτων, αλλά η συμμόρφωση μπορεί να επιτευχθεί με τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος για τον έλεγχο των εκπομπών και την αναβαθμιση. Το κανονιστικό κόστος αναμένεται να μειωθεί σημαντικά και να κυμαίνεται μεταξύ των δαπανών της επιλογής 1 και της επιλογής 3α. Συνολικά, τα επιλεγμένα μέτρα αναμένεται να αποφέρουν καθαρό όφελος παρόμοιο ή υψηλότερο από ό,τι για την επιλογή 3α, με αποτέλεσμα σημαντική εξοικονόμηση εκπομπών με περιορισμένο κόστος προσαρμογής.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

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

MME (εκτίμηση επιπτώσεων αναφοράς): Η εκτίμηση επιπτώσεων διαπίστωσε ότι η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία περιλαμβάνει κυρίως μεγάλους κατασκευαστές που δραστηριοποιούνται στη συναρμολόγηση οχημάτων και στην παραγωγή κατασκευαστικών στοιχείων. Ορισμένες MME κατασκευάζουν οχήματα ή συστήματα για τα οποία απαιτείται έγκριση τύπου της ΕΕ για τις εκπομπές. Προσδιορίστηκαν 35 MME που κατασκευάζουν εξειδικευμένα οχήματα με βάση συστήματα μετάδοσης ισχύος που παράγονται από μεγαλύτερους κατασκευαστές. Προτείνονται απλουστευμένοι κανόνες για τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες που συνδέονται με την περιορισμένη παραγωγή.

Εξοικονόμηση κόστους: Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκε, επίσης, ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να απλουστευτεί η νομοθεσία και να μειωθούν οι περιττές δαπάνες συμμόρφωσης και διοικητικές δαπάνες. Παρότι η πρόταση αυξάνει το κανονιστικό κόστος για τους κατασκευαστές οχημάτων με τη μορφή κόστους υλισμικού για τεχνολογίες και αισθητήρες ελέγχου της ρύπανσης· και το σχετικό κόστος E&A και βαθμονόμησης, οι προτάσεις επιφέρουν, επίσης, εξοικονόμηση κόστους συμμόρφωσης κατά τη διάρκεια των δοκιμών, την παρακολούθηση των δοκιμών από τις αρχές έγκρισης τύπου, καθώς και εξοικονόμηση στα τέλη έγκρισης τύπου και τις διοικητικές δαπάνες. Ειδικότερα, ο διοικητικός φόρτος θα μειωθεί μέσω της θέσπισης μέτρων απλούστευσης και των νέων απαιτήσεων για τη συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών. Οι τελευταίες αναμένεται να απλουστεύσουν περαιτέρω τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παροχής άλλων πληροφοριών στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης τύπου και επαλήθευσης μέσω της μείωσης του αριθμού των εγκρίσεων τύπου. Στην επιλογή 3α, η εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών εκτιμάται σε 224 000 EUR ανά έγκριση τύπου (22 EUR ανά όχημα) για τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και σε 204 000 EUR ανά έγκριση τύπου για τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά (26 EUR ανά όχημα). Για τα φορτηγά/λεωφορεία, η εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών στην επιλογή 3α ανέρχεται σε 66 000 EUR ανά έγκριση τύπου ντίζελ (22 EUR ανά όχημα) και 67 000 EUR ανά έγκριση τύπου βενζίνης (47 EUR ανά όχημα). Στις επιλογές που θα επιλεγθούν τελικώς, όλες οι δαπάνες για αυτοκίνητα/ημιφορτηγά αναμένεται να είναι χαμηλότερες.

Ανταγωνιστικότητα: Παρά το κανονιστικό κόστος για τη βιομηχανία και τις σωρευτικές επενδύσεις με τα πρότυπα εκπομπών CO₂, η πρόταση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα. Αυτό οφείλεται στις νέες ευκαιρίες της αγοράς που απορρέουν από την ανάπτυξη νέων αισθητήρων σε συνδυασμό με τα πρωτόκολλα επικοινωνίας, την κυβερνοασφάλεια και τις επιλογές κατά της παραποίησης. Η χρήση προηγμένων ψηφιακών και καθαρών τεχνολογιών θα αποτελέσει πλεονέκτημα για την απόκτηση πρόσβασης σε διεθνείς βασικές αγορές, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα.

Ψηφιακός τομέας: Σύμφωνα με τους υψηλούς στόχους της πρωτοβουλίας για την ψηφιακή δεκαετία³⁷, όλοι οι τομείς θα πρέπει να υποβληθούν σε ψηφιακό μετασχηματισμό, ο οποίος θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στον πράσινο μετασχηματισμό, μεταξύ άλλων για τις οδικές

³⁷ COM(2021) 118 final.

μεταφορές, ώστε να επιτευχθεί ο φιλόδοξος στόχος μηδενικής ρύπανσης για ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από τοξικές ουσίες. Η πρόταση συνεπάγεται πρόσθετη συνοχή με τη διττή μετάβαση, καθώς στηρίζει τη μείωση των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων με την καθιέρωση συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών και συνδεσιμότητας των οχημάτων. Οι εθνικές αρχές έγκρισης τύπου θα πρέπει, επίσης, κατά προτίμηση, να παρέχουν υπηρεσίες ψηφιακά (συμπεριλαμβανομένων των μηχανικώς αναγνώσιμων πληροφοριών). Αυτό συμβάλλει στην επίτευξη μιας αποτελεσματικής ψηφιακής κοινωνίας και οικονομίας (εξ ορισμού ψηφιακά).

Η πρωτοβουλία συνάδει με την αρχή της μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης, καθώς συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της πράσινης μετάβασης που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (ιδίως όσον αφορά τη φιλοδοξία της βιώσιμης κινητικότητας και της μηδενικής ρύπανσης). Διασφαλίζει ότι οι μεταφορές καθίστανται λιγότερο ρυπογόνες, ιδίως στις πόλεις, και θεωρείται μέρος ζωτικής σημασίας της μετάβασης προς την καθαρή κινητικότητα. Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι οι επιλογές δεν αναμένεται να προκαλέσουν σημαντική βλάβη σε κανέναν από τους περιβαλλοντικούς στόχους βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ)³⁸.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων και της ισότητας. Δεν έχει διαφορετικό αντίκτυπο λόγω φύλου.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν απαιτεί πρόσθετους χρηματοοικονομικούς πόρους.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η παρούσα πρόταση προβλέπει ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των προτύπων εκπομπών Euro 7 σε σχέση με τους επιχειρησιακούς στόχους και για τον καθορισμό αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των παρατηρούμενων αποτελεσμάτων και της νομοθεσίας. Για τον σκοπό αυτό, προτείνονται ορισμένοι δείκτες παρακολούθησης για την αναθεώρηση των προτύπων εκπομπών Euro 7. Οι εν λόγω δείκτες παρακολούθησης περιλαμβάνουν:

- αριθμός εγκρίσεων τύπου εκπομπών σύμφωνα με τα πρότυπα Euro 7 ανά τύπο οχήματος,
- κόστος κατά τη διάρκεια του σταδίου εφαρμογής και διοικητικό κόστος ανά έγκριση τύπου εκπομπών,

³⁸ Ειδικότερα, όσον αφορά τους ακόλουθους στόχους: Στόχος 3: καλή υγεία και ευημερία, Στόχος 6: πόσιμο νερό και εγκαταστάσεις αποχέτευσης, Στόχος 13: δράση για το κλίμα, Στόχος 14: ζωή κάτω από την επιφάνεια των υδάτων και Στόχος 15: χερσαία ζωή.

- απόδειξη βελτιωμένου ελέγχου των εκπομπών υπό όλες τις συνθήκες χρήσης για όλους τους ελεγχόμενους ρύπους,
- κόστος επιβολής, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για παραβάσεις και κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης και των δαπανών παρακολούθησης,
- εξέλιξη των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων, όπως καταδεικνύεται με κατάλληλες εκστρατείες δοκιμών και συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών.

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης των προτύπων εκπομπών Euro 7 θα αξιολογηθεί, επίσης, ένα σύνολο γενικότερων δεικτών από άλλες πολιτικές της ΕΕ για τους ατμοσφαιρικούς ρύπους στον τομέα των οδικών μεταφορών:

- ετήσια επίπεδα συγκέντρωσης ρύπων στις αστικές περιοχές της Ευρώπης και ετήσιο ποσοστό των οδικών μεταφορών στις εκπομπές ρύπων, όπως αναφέρονται από τα κράτη μέλη στον ΕΟΠ στο πλαίσιο της οδηγίας για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών³⁹ και περιλαμβάνονται στην ετήσια έκθεση του ΕΟΠ για την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη·
- ετήσιος αριθμός ταξινομηθέντων οχημάτων και ποσοστό τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος στους δρόμους της ΕΕ, όπως αναφέρεται από τα κράτη μέλη στο Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων·
- ετήσια εξέλιξη των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία (δηλαδή πρόωροι θάνατοι που σχετίζονται με την έκθεση σε ορισμένους ρύπους), όπως περιλαμβάνεται στην ετήσια έκθεση του ΕΟΠ για την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη·
- ετήσιο μερίδιο των οδικών μεταφορών στις εκπομπές ορισμένων ρύπων, όπως αναφέρεται από τα κράτη μέλη στον ΕΟΠ στο πλαίσιο της οδηγίας για τις δεσμεύσεις μείωσης των εθνικών εκπομπών·
- ετήσιος αριθμός κοινοποιήσεων που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη για εμπόδια στο εσωτερικό εμπόριο αυτοκινήτων, ημιφορτηγών, φορτηγών/λεωφορείων στην ΕΕ, τα οποία προκαλούνται από τεχνικές προδιαγραφές που επιβάλλονται από εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές (δηλαδή απαγορεύσεις κάθε είδους) στο πλαίσιο της διαδικασίας κοινοποίησης της οδηγίας 2015/1535⁴⁰.
- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Στο κεφάλαιο I παρατίθενται γενικές διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων του αντικειμένου (άρθρο 1), του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (άρθρο 2) και των ορισμών βασικών όρων που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (άρθρο 3).

³⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284.

⁴⁰ [Οδηγία \(ΕΕ\) 2015/1535](#) για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών· βλ. επίσης [διαδικασία κοινοποίησης 2015/1535](#).

Το κεφάλαιο II περιέχει διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων και τη μακροβιότητα της μπαταρίας. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει την υποχρέωση των κατασκευαστών όσον αφορά την κατασκευή και τον σχεδιασμό των εν λόγω οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας (άρθρο 4) και των επιλογών που έχουν στη διάθεσή τους οι κατασκευαστές για να δηλώνουν καλύτερες επιδόσεις με χαμηλότερα όρια εκπομπών και/ή βελτιωμένη μακροβιότητα της μπαταρίας, καθώς και τεχνολογίες γεωπερίφραξης ώστε να καθίσταται δυνατός ο τρόπος λειτουργίας μηδενικών εκπομπών καυσαερίων (άρθρο 5). Οι κατασκευαστές υποχρεούνται να συμμορφώνονται με ειδικές απαιτήσεις ανθεκτικότητας όσον αφορά τη διάρκεια ζωής των οχημάτων, αλλά και με τις ελάχιστες επιδόσεις μακροβιότητας της μπαταρίας έλξης, ώστε να πληρούν τα όρια εκπομπών και άλλες σχετικές τεχνικές απαιτήσεις (άρθρο 6). Για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις, θα πρέπει να διενεργούνται ειδικές δοκιμές, καθώς και να εφαρμόζονται ειδικές δηλώσεις και διοικητικές διαδικασίες (άρθρο 7). Το άρθρο 8 και το άρθρο 9 προβλέπουν ειδικούς κανόνες σχετικά με τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής (άρθρο 8) και τα οχήματα πολλών σταδίων (άρθρο 9) όσον αφορά τις δοκιμές και τις ευθύνες.

Το κεφάλαιο III προβλέπει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς, ιδίως όσον αφορά τον ρόλο των εθνικών αρχών έγκρισης και τις ημερομηνίες έναρξης ισχύος (άρθρο 10) και περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες (άρθρο 11), καθώς και για τα αναλώσιμα αντιδραστήρια και τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης (άρθρο 12).

Το κεφάλαιο IV περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τον ρόλο της Επιτροπής και τρίτων μερών όσον αφορά τους ελέγχους της συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς (άρθρο 13).

Στο κεφάλαιο V καθορίζονται οι ειδικές δοκιμές και μεθοδολογίες που πρέπει να εφαρμόζουν οι κατασκευαστές και οι αρχές για κάθε σχετική κατηγορία οχημάτων ώστε να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό (άρθρο 14). Περιλαμβάνονται, επίσης, ειδικές διατάξεις σχετικά με την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο (άρθρο 15).

Το κεφάλαιο VI προβλέπει γενικές διατάξεις σχετικά με την εξουσία που ανατίθεται στην Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (άρθρο 16), τη διαδικασία επιτροπής (άρθρο 17) και τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη (άρθρο 18).

Το κεφάλαιο VII προβλέπει τελικές διατάξεις σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (άρθρο 19) και την έναρξη ισχύος και εφαρμογής του κανονισμού (άρθρο 20).

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

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 Επιτροπής⁴¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εσωτερική αγορά είναι ένας χώρος στον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³ θέσπισε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

⁴¹ ΕΕ C της , σ. .

⁴² ΕΕ C της , σ. .

⁴³ 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 ρυμουλκουμένων 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).

- (2) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές (στο εξής: έγκριση τύπου εκπομπών) θα πρέπει να παραμείνουν εναρμονισμένες ώστε να διασφαλίζεται η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας κοινό σε όλα τα κράτη μέλη.
- (3) Ο παρών κανονισμός συνιστά χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Θεσπίζει διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με τις εκπομπές των οχημάτων και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, ενώ τα τεχνικά στοιχεία θα καθοριστούν με εκτελεστικές πράξεις που θα εκδοθούν σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης και τη συνδρομή επιτροπής κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 (διαδικασία επιτροπολογίας).
- (4) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές (στο εξής: έγκριση τύπου εκπομπών) καθορίζονται επί του παρόντος σε δύο κανονισμούς που ισχύουν για την έγκριση τύπου εκπομπών για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αντίστοιχα, δηλαδή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro 6»)⁴⁴ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro VI»)⁴⁵. Ο λόγος ύπαρξης δύο κανονισμών ήταν ότι οι εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ελέγχθηκαν με βάση δοκιμή του κινητήρα, ενώ για τα ελαφρά οχήματα η βάση ήταν η δοκιμή ολόκληρου του οχήματος. Έκτοτε, έχουν αναπτυχθεί μεθοδολογίες που επιτρέπουν τη δοκιμή τόσο των ελαφρών όσο και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στον δρόμο. Ως εκ τούτου, δεν είναι πλέον απαραίτητο να βασίζεται η έγκριση τύπου στη δοκιμή του κινητήρα.
- (5) Η ενσωμάτωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 σε έναν ενιαίο κανονισμό θα πρέπει να διασφαλίζει την εσωτερική συνοχή του συστήματος εγκρίσεων τύπου εκπομπών τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, επιτρέποντας, παράλληλα, διαφορετικά όρια εκπομπών για τα εν λόγω οχήματα.
- (6) Επιπλέον, τα ισχύοντα όρια εκπομπών θεσπίστηκαν το 2007 για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα το 2009. Αμφότερα τα όρια εκπομπών θεσπίστηκαν βάσει της τότε διαθέσιμης τεχνολογίας. Έκτοτε, η τεχνολογία έχει εξελιχθεί και το επίπεδο εκπομπών που επιτυγχάνεται με συνδυασμό σύγχρονων τεχνολογιών είναι πολύ χαμηλότερο από εκείνο που επιτυγχάνονταν πριν από περισσότερα από 15 χρόνια. Η εν λόγω τεχνολογική πρόοδος θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στα όρια εκπομπών με βάση την υπάρχουσα τεχνολογία αιχμής και

⁴⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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).

⁴⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

τις γνώσεις σχετικά με τους ελέγχους της ρύπανσης και για όλους τους σχετικούς ρύπους.

- (7) Είναι επίσης αναγκαίο να μειωθεί η πολυπλοκότητα, το διοικητικό κόστος και το κόστος εφαρμογής για τους κατασκευαστές και τις αρχές και να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή των προτύπων εκπομπών Euro. Η απλούστευση επιτυγχάνεται με την κατάργηση των διαφορετικών ημερομηνιών εφαρμογής για τα όρια και τις δοκιμές που υπήρχαν στο πλαίσιο των προτύπων Euro 6 και Euro VI, με την εξάλειψη των πολλών και πολύπλοκων δοκιμών εκπομπών όταν δεν απαιτούνται τέτοιες δοκιμές, με την παραπομπή σε πρότυπα βάσει των υφιστάμενων κανονισμών του ΟΗΕ, κατά περίπτωση, και με τη διασφάλιση εξορθολογισμένου και συνεκτικού συνόλου διαδικασιών και δοκιμών για τα διάφορα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών.
- (8) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα περιορίζονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, απαιτείται η δοκιμή οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες χρήσης με ένα ελάχιστο σύνολο περιορισμών, ορίων και άλλων απαιτήσεων οδήγησης και όχι μόνο στο εργαστήριο.
- (9) Η ακρίβεια του φορητού εξοπλισμού μέτρησης εκπομπών που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των εκπομπών των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στον δρόμο έχει βελτιωθεί σημαντικά από τη θέσπισή του. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο τα όρια εκπομπών να βασιστούν στις εν λόγω μετρήσεις στον δρόμο και, συνεπώς, οι δοκιμές στον δρόμο δεν απαιτούν πλέον τη χρήση συντελεστών συμμόρφωσης.
- (10) Βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 απαιτείται από τα οχήματα να τηρούν τα όρια εκπομπών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν αντιστοιχεί πλέον στη μέση διάρκεια ζωής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις ανθεκτικότητας που αντικατοπτρίζουν τη μέση αναμενόμενη διάρκεια ζωής των οχημάτων στην Ένωση.
- (11) Υπάρχουν πλέον τεχνολογίες που είναι διαθέσιμες και χρησιμοποιούνται ευρέως παγκοσμίως και οι οποίες περιορίζουν τις εξατμιστικές εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τη χρήση, τη στάθμευση και τον ανεφοδιασμό οχήματος με βενζίνη. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο τα όρια εκπομπών για τις εν λόγω πτητικές οργανικές ενώσεις να καθοριστούν σε χαμηλότερο επίπεδο και να θεσπιστούν όρια εκπομπών για το στάδιο του ανεφοδιασμού.
- (12) Οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων αποτελούνται από σωματίδια που εκπέμπονται από τα ελαστικά και τα φρένα των οχημάτων. Οι εκπομπές από τα ελαστικά εκτιμάται ότι αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή μικροπλαστικών για το περιβάλλον. Όπως φαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων, αναμένεται ότι έως το 2050 οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα αποτελούν έως και το 90 % όλων των σωματιδίων που εκπέμπονται από τις οδικές μεταφορές, επειδή τα σωματίδια καυσαερίων θα μειωθούν λόγω του εξηλεκτρισμού των οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα πρέπει να μετρώνται και να περιορίζονται. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει έκθεση σχετικά με τη φθορά των ελαστικών έως το τέλος του 2024 για να επανεξετάσει τις μεθόδους μέτρησης και τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες, προκειμένου να προτείνει όρια φθοράς των ελαστικών.

- (13) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁶ ρυθμίζει τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας (GSI), κύριος σκοπός των οποίων είναι η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου ενός οχήματος όταν ο οδηγός ακολουθεί τις ενδείξεις τους. Ωστόσο, στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξεταστούν οι απαιτήσεις για τις εκπομπές ρύπων σε πραγματικές συνθήκες χρήσης, ακόμη και όταν ακολουθείται ο GSI.
- (14) Τα οχήματα με μπαταρίες έλξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών συνδεδεμένων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία, συμβάλλουν στην απαλλαγή του τομέα των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για να εξασφαλιστεί και να αυξηθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στα οχήματα αυτά, θα πρέπει να είναι αποδοτικά και ανθεκτικά. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να απαιτείται οι μπαταρίες έλξης να διατηρούν ικανοποιητικό τμήμα της αρχικής χωρητικότητάς τους μετά από πολλά έτη χρήσης. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τους αγοραστές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται ότι το όχημα θα συνεχίσει να λειτουργεί όπως αναμένεται. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να απαιτούνται συστήματα παρακολούθησης της κατάστασης της υγείας της μπαταρίας για όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούν μπαταρίες έλξης. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας των επιβατικών αυτοκινήτων, λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό 22 των Ηνωμένων Εθνών⁴⁷.
- (15) Η παραποίηση των οχημάτων για την αφαίρεση ή την απενεργοποίηση τμημάτων των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης αποτελεί γνωστό πρόβλημα. Η πρακτική αυτή οδηγεί σε ανεξέλεγκτες εκπομπές και θα πρέπει να προλαμβάνεται. Η παραποίηση του χιλιομετρητή έχει ως αποτέλεσμα εσφαλμένα διανυθέντα χιλιόμετρα και παρεμποδίζει τον κατάλληλο έλεγχο του οχήματος κατά τη χρήση. Ως εκ τούτου, είναι υψίστης σημασίας να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή προστασία της ασφάλειας των εν λόγω συστημάτων, η οποία θα συνοδεύεται από πιστοποιητικά ασφάλειας και κατάλληλη προστασία κατά της παραποίησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι ούτε τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης ούτε ο χιλιομετρητής του οχήματος μπορούν να παραποιηθούν.
- (16) Οι αισθητήρες που είναι εγκατεστημένοι σε οχήματα χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα για τον εντοπισμό ανωμαλιών στις εκπομπές και την ενεργοποίηση σχετικών επισκευών μέσω του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (OBD). Ωστόσο, το σύστημα OBD που χρησιμοποιείται επί του παρόντος δεν ανιχνεύει με ακρίβεια ή

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

⁴⁷ Παγκόσμιος τεχνικός κανονισμός των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη μακροβιότητα των συσσωρευτών επί ηλεκτρικών οχημάτων (United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Vehicles), UN GTR 22.

εγκαίρως τις δυσλειτουργίες ούτε επιβάλλει επαρκώς και εγκαίρως επισκευές. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό τα οχήματα να εκπέμπουν πολύ περισσότερες εκπομπές από όσες επιτρέπονται. Οι αισθητήρες που χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα για το OBD μπορούν, επίσης, να χρησιμοποιούνται για τη συνεχή παρακολούθηση και τον έλεγχο της συμπεριφοράς των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές μέσω ενσωματωμένου συστήματος παρακολούθησης (OBM). Το OBM θα προειδοποιεί, επίσης, τον χρήστη για την πραγματοποίηση επισκευών του κινητήρα ή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, όταν αυτές είναι απαραίτητες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να απαιτείται η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος και να ρυθμίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις του.

- (17) Οι κατασκευαστές μπορούν να επιλέξουν να παράγουν οχήματα που συμμορφώνονται με χαμηλότερα όρια εκπομπών ή με μεγαλύτερη μακροβιότητα της μπαταρίας από ό, τι απαιτείται στον παρόντα κανονισμό, ή τα οποία περιλαμβάνουν προηγμένες επιλογές, συμπεριλαμβανομένης της γεωπερίφραξης και των προσαρμοστικών ελέγχων. Οι καταναλωτές και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα οχήματα αυτά μέσω της κατάλληλης τεκμηρίωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διατίθεται ένα περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP).
- (18) Σε περίπτωση που η Επιτροπή υποβάλει πρόταση για την ταξινόμηση μετά το 2035 νέων ελαφρών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO₂ εκτός του πεδίου εφαρμογής των προτύπων για τον στόλο CO₂, και σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τη δυνατότητα έγκρισης τύπου των εν λόγω οχημάτων.
- (19) Οι εκπομπές από οχήματα που πωλούνται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής αποτελούν αμελητέο μέρος των εκπομπών στην Ένωση. Ως εκ τούτου, μπορεί να επιτραπεί κάποια ευελιξία σε ορισμένες από τις απαιτήσεις για τους εν λόγω κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να είναι σε θέση να αντικαθιστούν ορισμένες δοκιμές κατά τη διάρκεια της έγκρισης τύπου με δηλώσεις συμμόρφωσης, ενώ οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε τυχαίους κύκλους οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες.
- (20) Οι κανονισμοί (ΕΕ) 2019/631⁴⁸ και (ΕΕ) 2019/1242⁴⁹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ρυθμίζουν τις μέσες επιδόσεις του στόλου όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα στην Ένωση. Οι διαδικασίες και οι μεθοδολογίες για τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος για μεμονωμένα οχήματα θα πρέπει να εισαχθούν στην έγκριση τύπου εκπομπών.

⁴⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ 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 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

- (21) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου και των διαδικασιών, των δοκιμών και των μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη δήλωση συμμόρφωσης, τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής, τον έλεγχο συμμόρφωσης εν χρήσει και το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP)· τις επιλογές και τους χαρακτηρισμούς οχημάτων· τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με την ανθεκτικότητα των οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και με τις ικανότητες ταξινόμησης και επικοινωνίας των συστημάτων OBM, μεταξύ άλλων για τους σκοπούς των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των τεχνικών ελέγχων· τις απαιτήσεις και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές οχημάτων πολλών σταδίων, καθώς και τις διαδικασίες για τον προσδιορισμό της τιμής CO₂ για τα εν λόγω οχήματα πολλών σταδίων· τα τεχνικά στοιχεία, τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης για την έγκριση τύπου εκπομπών, τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς, καθώς και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, τη συμμόρφωση εν χρήσει και τους ελέγχους συμμόρφωσης της παραγωγής· τις μεθόδους και τις δοκιμές για i) τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων τυχαίων κύκλων δοκιμών RDE και κύκλων δοκιμών RDE χειρότερης περίπτωσης, τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και των εκπομπών σε βραδυπορεία, ii) τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iii) την παροχή προδιαγραφών για τον δείκτη αλλαγής ταχύτητας (GSI), iv) τον προσδιορισμό των επιπτώσεων ρυμουλκούμενων O₃, O₄ στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία και την ισχύ του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iv) τη μέτρηση των εκπομπών στροφαλοθαλάμου, των εξατμιστικών εκπομπών, των εκπομπών πέδησης, v) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τη μακροβιότητα της μπαταρίας, vi) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης εν χρήσει κινητήρων και οχημάτων· τα κατώτατα όρια συμμόρφωσης και τις απαιτήσεις επιδόσεων, καθώς και vii) τις δοκιμές και τις μεθόδους για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων (OBD και OBM)· viii) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφαλείας· τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των συστημάτων προειδοποίησης οδηγού και τις μεθόδους προτροπής και την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας τους· ix) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης· x) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης τρωτότητας και της προστασίας από παραποίηση· xi) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας των τύπων που έχουν εγκριθεί βάσει συγκεκριμένων χαρακτηρισμών EURO7· xii) τα κριτήρια για τις εγκρίσεις τύπου εκπομπών για κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής· xiii) τους ελέγχους και τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων· xiv) τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής· xv) την προδιαγραφή των καυσίμων αναφοράς· και xvi) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής· xvii) τη μέτρηση της φθοράς των ελαστικών, καθώς και xviii) τον μορφότυπο EVP, τα δεδομένα και τη μέθοδο κοινοποίησης των δεδομένων του EVP.

Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁰.

- (22) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν, ανάλογα με την περίπτωση, μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής με βάση δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων, φρένων ή ελαστικών Euro 7· τις απαιτήσεις δοκιμών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την τεχνική πρόοδο και τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7· τη θέσπιση επιλογών και χαρακτηρισμών οχημάτων με βάση καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές, αλλά και τον καθορισμό ορίων εκπομπών σωματιδίων πέδησης και ορίων φθοράς για τύπους ελαστικών, καθώς και ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων των μπαταριών και πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 και τον καθορισμό ορισμών και ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13 Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁵¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εν λόγω εμπειρογνώμονες έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (23) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, δεδομένου ότι οι κανόνες για την έγκριση τύπου εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά επικαιροποιούνται και περιλαμβάνονται όλοι στον παρόντα κανονισμό, οι υφιστάμενοι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν με τον παρόντα κανονισμό.
- (24) Στις περιπτώσεις όπου τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵² και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του

⁵⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁵¹ [EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.](#)

⁵² Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³ και τα εθνικά μέτρα εφαρμογής τους.

- (25) Είναι σημαντικό να δοθεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου και στους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά. Ενώ για τα ελαφρά οχήματα η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερα, στον βαθμό που αυτό είναι τεχνικά εφικτό, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα η ημερομηνία εφαρμογής μπορεί να καθυστερήσει περαιτέρω κατά δύο έτη, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι μεγαλύτερο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
- (26) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων όσον αφορά τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των οχημάτων των κατηγοριών M, N και των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς αυτών των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων σε σχέση με τις εκπομπές δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από κάθε κράτος μέλος χωριστά, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 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:

Κεφάλαιο I — Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου εκπομπών και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας και τη μακροβιότητα της μπαταρίας.
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει, την εποπτεία της αγοράς, την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και τη μακροβιότητα των

⁵³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

μπαταριών έλξης, τα συστήματα παρακολούθησης επί του οχήματος, τις διατάξεις ασφαλείας για τον περιορισμό της παραποίησης και τα μέτρα κυβερνοασφάλειας, καθώς και τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ και N₃, καθώς και σε ρυμουλκούμενα των κατηγοριών O₃ και O₄ όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ένα ή περισσότερα στάδια, και σε συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

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

- 1) «έγκριση τύπου εκπομπών»: έγκριση τύπου ΕΕ που συμμορφώνεται με τις διοικητικές διατάξεις και τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας και τη μακροβιότητα της μπαταρίας·
- 2) «αρχική έγκριση τύπου εκπομπών» ή «ΙΕΤΑ»: το πρώτο στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου εκπομπών πριν από τη χορήγηση του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου εκπομπών από τις αρχές και την έναρξη παραγωγής των οχημάτων·
- 3) «συμμόρφωση της παραγωγής»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε νέα οχήματα, χωριστές τεχνικές μονάδες ή κατασκευαστικά στοιχεία που επιλέγονται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·
- 4) «συμμόρφωση εν χρήσει» ή «ISC»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε οχήματα σε κυκλοφορία με σκοπό την επαλήθευση των απαιτήσεων ανθεκτικότητας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·
- 5) «κινητήρας»: η πηγή πρόωσης ενός οχήματος·
- 6) «εκπομπές»: οι εκπομπές καυσαερίων και εκτός των καυσαερίων ενός μηχανοκίνητου οχήματος·

- 7) «εκπομπές καυσαερίων»: οι εκπομπές από τον αγωγό εξαγωγής του μηχανοκίνητου οχήματος ή του κινητήρα για όλα τα ακόλουθα: εκπομπές CO₂, αερίων, στερεών, υγρών ενώσεων και στροφαλοθαλάμου·
- 8) «αέριοι ρύποι»: οι εκπομπές αερίων χημικών ειδών, εξαιρουμένου του CO₂·
- 9) «εκπομπές CO₂» ή «CO₂»: οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τον αγωγό εξαγωγής του μηχανοκίνητου οχήματος ή κινητήρα·
- 10) «οξείδια του αζώτου» ή «NOx»: το άθροισμα των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 11) «σωματίδια» ή «PM»: κάθε υλικό που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα και συλλέγεται σε μέσο φίλτρου·
- 12) «σωματίδια μικρότερα από 10 μm» ή «PM₁₀»: τα σωματίδια με διάμετρο μικρότερη από 10 μm·
- 13) «αριθμός σωματιδίων» ή «PN»: ο συνολικός αριθμός στερεών σωματιδίων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα·
- 14) «αριθμός σωματιδίων άνω των 10 nm» ή «PN₁₀»: ο συνολικός αριθμός στερεών σωματιδίων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα με διάμετρο μεγαλύτερη ή ίση των 10 nm·
- 15) «μονοξείδιο του άνθρακα» ή «CO»: το μονοξείδιο του άνθρακα που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 16) «μεθάνιο» ή «CH₄»: το μεθάνιο που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 17) «συνολικοί υδρογονάνθρακες» ή «THC»: το σύνολο των υδρογονανθράκων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 18) «υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου» ή «NHMC»: οι συνολικές εκπομπές υδρογονανθράκων από τον αγωγό εξαγωγής, εξαιρουμένου του μεθανίου·
- 19) «οργανικά αέρια πλην μεθανίου» ή «NMOG»: το άθροισμα των μη οξυγονωμένων και οξυγονωμένων υδρογονανθράκων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 20) «αμμωνία» ή «NH₃»: η αμμωνία που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 21) «φορμαλδεΰδη» ή «HCHO»: η φορμαλδεΰδη που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·
- 22) «WHTC»: ο παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης μεταβατικών συνθηκών σύμφωνα με το σημείο 7.2.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 49·
- 23) «WHSC»: ο παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης σταθερών συνθηκών λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 7.2.2 του παραρτήματος 4 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 49·

- 24) «εργαλείο υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας οχήματος» ή «VECTO»: εργαλείο προσομοίωσης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας από βαρέα επαγγελματικά οχήματα· «κατανάλωση ενέργειας»: η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από κάθε πηγή πρόωσης εντός του οχήματος·
- 25) «κατανάλωση καυσίμου»: η κατανάλωση καυσίμου από κάθε πηγή πρόωσης εντός του οχήματος·
- 26) «εξατμιστικές εκπομπές»: οι ατμοί υδρογονανθράκων που εκπέμπονται από το σύστημα καυσίμου του οχήματος, εκτός αυτών που εκλύονται με τις εκπομπές καυσαερίων·
- 27) «εκπομπές στροφαλοθαλάμου»: οι αέριοι ρύποι που εκπέμπονται από τους χώρους εντός ή εκτός κινητήρα, οι οποίοι συνδέονται με την ελαιολεκάνη (κάρτερ) μέσω εσωτερικών ή εξωτερικών αγωγών·
- 28) «εκπομπές σωματιδίων πέδησης» τα σωματίδια που εκπέμπονται από το σύστημα πέδησης ενός οχήματος·
- 29) «φθορά ελαστικού»: η μάζα του υλικού που χάνεται από το ελαστικό λόγω της διαδικασίας φθοράς με τριβή και εκπέμπεται στο περιβάλλον·
- 30) «εκπομπές εκτός των καυσαερίων»: οι εξατμιστικές εκπομπές, η φθορά των ελαστικών και οι εκπομπές πέδησης·
- 31) «εκπομπές ρύπων»: εκπομπές καυσαερίων και εκπομπές εκτός των καυσαερίων πλην των εκπομπών CO₂·
- 32) «αντιρρυπαντική διάταξη»: οι διατάξεις ενός οχήματος που ελέγχουν ή περιορίζουν τις εκπομπές ρύπων·
- 33) «συστήματα ελέγχου της ρύπανσης»: οι διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης που είναι εγκατεστημένες σε όχημα, συμπεριλαμβανομένων όλων των μονάδων ελέγχου και του λογισμικού που ελέγχουν τη χρήση τους·
- 34) «αρχικά συστήματα ελέγχου της ρύπανσης»: σύστημα ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων συστημάτων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το συγκεκριμένο όχημα·
- 35) «συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης»: σύστημα ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων συστημάτων που προορίζεται να αντικαταστήσει ένα αρχικό σύστημα ελέγχου της ρύπανσης και το οποίο μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα·
- 36) «λειτουργία προσαρμοστικού ελέγχου»: σύστημα που ρυθμίζει τον κινητήρα, τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης ή άλλες παραμέτρους του οχήματος με σκοπό τη βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης με βάση την αναμενόμενη χρήση του οχήματος·

- 37) «ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης» ή «OBD»: σύστημα που μπορεί να παράγει πληροφορίες για το ενσωματωμένο στο όχημα διαγνωστικό σύστημα (OBD), όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 49 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, και το οποίο είναι ικανό να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο·
- 38) «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «OBM»: σύστημα επί οχήματος ικανό να ανιχνεύει είτε υπερβάσεις εκπομπών είτε όταν ένα όχημα βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών, κατά περίπτωση, και ικανό να υποδεικνύει την ύπαρξη τέτοιων υπερβάσεων μέσω πληροφοριών αποθηκευμένων στο όχημα και να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο·
- 39) «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM»: κάθε λογισμικό ή υλισμικό που αντιλαμβάνεται και χρησιμοποιεί παραμέτρους οχήματος, κινητήρα, καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας και ωφέλιμου φορτίου/μάζας για τον προσδιορισμό, την αποθήκευση στο όχημα των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και άλλων παραμέτρων που έχουν σημασία για τον προσδιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης του οχήματος·
- 40) «σύστημα αναστολής»: κάθε λογισμικό ή υλισμικό που ανιχνεύει τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα, τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση στην πολλαπλή εισαγωγή ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο για την ενεργοποίηση, τη ρύθμιση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οποιουδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης, με σκοπό τη μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης κατά την οδήγηση του οχήματος·
- 41) «στρατηγική αναστολής»: στρατηγική που μειώνει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων ρύπανσης υπό συνθήκες περιβάλλοντος ή λειτουργίας του κινητήρα που απαντώνται είτε κατά τη λειτουργία του οχήματος είτε εκτός των διαδικασιών δοκιμής έγκρισης τύπου ή αλλοιώνει τα δεδομένα που σχετίζονται με τους αισθητήρες, την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας·
- 42) «εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης» ή «RDE»: οι εκπομπές ενός οχήματος υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης και υπό διευρυμένες συνθήκες, όπως ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος III·
- 43) «χιλιομετρητής»: το όργανο που δείχνει στον οδηγό τη συνολική απόσταση που έχει καλύψει το όχημα από την κατασκευή του·
- 44) «παραποίηση»: αδρανοποίηση ή τροποποίηση από τους οικονομικούς φορείς ή ανεξάρτητους φορείς του κινητήρα, της διάταξης και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης του οχήματος, του συστήματος πρόωσης, της μπαταρίας έλξης, του χιλιομετρητή, του OBFCM ή του OBD/OBM, συμπεριλαμβανομένου κάθε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των εν λόγω συστημάτων και των δεδομένων τους·
- 45) «εγκατάσταση παραγωγής ιδίας χρήσης»: βιομηχανική μονάδα κατασκευής ή συναρμολόγησης η οποία χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή για την

κατασκευή ή συναρμολόγηση νέων οχημάτων για τον εν λόγω κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων, όπου ισχύει, οχημάτων που προορίζονται για εξαγωγή·

- 46) «κέντρο σχεδιασμού ιδίας χρήσης»: εγκατάσταση στην οποία σχεδιάζεται και αναπτύσσεται το σύνολο του οχήματος και την οποία ελέγχει και χρησιμοποιεί αποκλειστικά ο κατασκευαστής·
- 47) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής λιγότερων από 10 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας M₁ ή 22 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N₁ που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος και ο οποίος:
- α) δεν είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, ή
 - β) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών ο οποίος είναι υπεύθυνος συνολικά για λιγότερα από 10 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M₁ ή 22 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας N₁ που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος, ή
 - γ) αποτελεί μέρος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά διαχειρίζεται εγκαταστάσεις παραγωγής ιδίας χρήσης και κέντρο σχεδιασμού ιδίας χρήσης,
- 48) «κατασκευαστής με πολύ μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής με πολύ μικρό όγκο παραγωγής που παράγει λιγότερα από 1 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M₁ ή λιγότερα από 1 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας N₁ που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- 49) «αμιγώς εσωτερικής καύσης όχημα» ή «ICEV»: όχημα στο οποίο όλοι οι μετατροπείς ενέργειας προώθησης είναι κινητήρες εσωτερικής καύσης, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων που λειτουργούν με υδρογόνο·
- 50) «αμιγώς ηλεκτρικό όχημα» ή «PEV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά ηλεκτροκινητήρες ως μετατροπείς ενέργειας προώθησης και αποκλειστικά επαναφορτιζόμενα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης·
- 51) «κυψέλη καυσίμου»: μετατροπέας ενέργειας ο οποίος μετασχηματίζει τη χημική ενέργεια (είσοδο) σε ηλεκτρική ενέργεια (έξοδο) ή το αντίστροφο·
- 52) «όχημα κυψέλης καυσίμου» ή «FCV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά κυψέλη/-ες καυσίμου και ηλεκτροκινητήρα/-ες ως μετατροπέα/-είς ενέργειας προώθησης·
- 53) «υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου» ή «FCHV»: όχημα κυψέλης καυσίμου εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σύστημα αποθήκευσης καυσίμου και τουλάχιστον ένα επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης·
- 54) «υβριδικό όχημα» ή «HV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο διαφορετικές κατηγορίες μετατροπέων

ενέργειας προώθησης και τουλάχιστον δύο διαφορετικές κατηγορίες συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας προώθησης·

- 55) «υβριδικό ηλεκτρικό όχημα» ή «HEV»: υβριδικό όχημα στο οποίο ένας από τους μετατροπείς ενέργειας προώθησης είναι ηλεκτροκινητήρας·
- 56) «εξωτερικά φορτιζόμενο υβριδικό ηλεκτρικό όχημα» ή «OVC-HEV»: υβριδικό ηλεκτρικό όχημα το οποίο μπορεί να λάβει φόρτιση από εξωτερική πηγή·
- 57) «υβριδικό ηλεκτρικό όχημα μη εξωτερικής φόρτισης» ή «NOVC-HEV»: όχημα με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς μετατροπείς ενέργειας και δύο διαφορετικά συστήματα αποθήκευσης ενέργειας που χρησιμοποιούνται για την κίνηση του οχήματος και που δεν μπορούν να φορτιστούν από εξωτερική πηγή·
- 58) «τεχνολογίες γεωπερίφραξης»: τεχνολογίες που δεν επιτρέπουν σε υβριδικό όχημα να κινείται με τη χρήση του κινητήρα εσωτερικής καύσης (δηλαδή να επιτρέπει τον τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών) όταν κινείται εντός συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής·
- 59) «τρόπος λειτουργίας μηδενικών εκπομπών»: επιλέξιμος τρόπος λειτουργίας κατά τον οποίο ένα υβριδικό όχημα κινείται χωρίς τη χρήση του κινητήρα εσωτερικής καύσης·
- 60) «καθαρή ισχύς»: η ισχύς που λαμβάνεται σε τράπεζα δοκιμών στην απόληξη του στροφαλοφόρου άξονα ή ισοδύναμη ισχύς στην αντίστοιχη ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα με τον βοηθητικό εξοπλισμό, προσδιοριζόμενη υπό ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς·
- 61) «ισχύς στους τροχούς»: η ισχύς που μετράται στους τροχούς ενός οχήματος και χρησιμοποιείται για την πρόωσή του·
- 62) «λόγος ισχύος προς μάζα»: ο λόγος της ονομαστικής ισχύος προς τη μάζα σε τάξη πορείας·
- 63) «ονομαστική ισχύς» ή « P_{rated} »: η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα σε kW·
- 64) «μάζα σε τάξη πορείας»: η μάζα του οχήματος, με τη ή τις δεξαμενές πλήρεις τουλάχιστον κατά το 90 % της χωρητικότητάς τους, συμπεριλαμβανομένης της μάζας του οδηγού, του καυσίμου και των υγρών, στο οποίο έχει τοποθετηθεί ο βασικός εξοπλισμός σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, η μάζα του αμαξώματος, του θαλάμου επιβατών, της ζεύξης και του ή των εφεδρικών τροχών, καθώς και των εργαλείων·
- 65) «μπαταρία έλξης»: σύστημα μπαταρίας που αποθηκεύει ενέργεια με κύριο σκοπό την προώθηση του οχήματος·
- 66) «ηλεκτρική αυτονομία»: η διανυθείσα απόσταση σε συνθήκες λειτουργίας εξάντλησης φόρτισης έως ότου εξαντληθεί η μπαταρία έλξης·
- 67) «αυτονομία μηδενικών εκπομπών»: η μέγιστη απόσταση που μπορεί να διανύσει ένα όχημα μηδενικών εκπομπών έως ότου εξαντληθεί η μπαταρία έλξης ή αδειάσει η

δεξαμενή καυσίμου, η οποία για οχήματα PEV αντιστοιχεί στην ηλεκτρική αυτονομία·

- 68) «ανθεκτικότητα»: η ικανότητα συστήματος ή διάταξης, κατασκευαστικού στοιχείου ή οποιουδήποτε μέρους του οχήματος να διατηρεί τις απαιτούμενες επιδόσεις για δεδομένο χρονικό διάστημα·
- 69) «μακροβιότητα μπαταρίας»: η μακροβιότητα μπαταρίας έλξης, μετρούμενη με βάση την κατάσταση υγείας της·
- 70) «κατάσταση υγείας» ή «SOH»: η μετρούμενη ή εκτιμώμενη κατάσταση συγκεκριμένου δείκτη μέτρησης επιδόσεων οχήματος ή μπαταρίας έλξης σε συγκεκριμένο σημείο της διάρκειας ζωής του/της, εκφραζόμενη ως ποσοστό των επιδόσεων που προσδιορίστηκαν κατά την πιστοποίηση ή όταν το όχημα/μπαταρία ήταν καινούργιο·
- 71) «περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος» ή «EVP»: αρχείο σε έντυπη και ψηφιακή μορφή που περιέχει πληροφορίες σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις ενός οχήματος κατά τη στιγμή της ταξινόμησης, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου των ορίων εκπομπών ρύπων, των εκπομπών CO₂, της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα, καθώς και της μακροβιότητας της μπαταρίας και άλλων σχετικών τιμών·
- 72) «σύστημα προειδοποίησης οδηγού για υπέρβαση εκπομπών»: σύστημα σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και εγκατεστημένο σε όχημα για την παροχή πληροφοριών στον χρήστη σχετικά με την υπέρβαση εκπομπών και την επιβολή επισκευών·
- 73) «σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου»: σύστημα σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και εγκατεστημένο σε όχημα ώστε να προειδοποιεί τον χρήστη για τη χαμηλή στάθμη του αναλώσιμου αντιδραστηρίου και να επιβάλλει τη χρήση του αντιδραστηρίου·
- 74) «εκπομπές βραδυπορείας»: οι εκπομπές καυσαερίων που παράγονται όταν ο κινητήρας εσωτερικής καύσης λειτουργεί αλλά δεν είναι υπό φορτίο με σκοπό την προώθηση του οχήματος·
- 75) «δήλωση συμμόρφωσης»: δήλωση του κατασκευαστή ότι ένας συγκεκριμένος τύπος ή ομάδα οχημάτων, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- 76) «ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένου»: οι επιδόσεις ρυμουλκουμένου όσον αφορά την επίδρασή του στις εκπομπές CO₂, στην κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, στην αυτονομία μηδενικών εκπομπών, στην ηλεκτρική αυτονομία και στην ισχύ του κινητήρα έλκοντος μηχανοκίνητου οχήματος·
- 77) «χειμερινό ελαστικό»: το ελαστικό του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις υπό συνθήκες χιονιού, καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί το όχημα ή να διατηρεί την κίνησή του·

- 78) «ελαστικό ειδικής χρήσης»: ελαστικό που προορίζεται για μεικτή χρήση, επί και εκτός οδού, ή για άλλες ειδικές χρήσεις. Αυτά τα ελαστικά είναι σχεδιασμένα κυρίως για την εκκίνηση και διατήρηση της κίνησης του οχήματος σε εκτός οδού συνθήκες.

Κεφάλαιο II — Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την κατασκευή οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα οχήματα που κατασκευάζουν, τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης για τα οποία απαιτείται έγκριση τύπου, τα οποία κατασκευάζουν και τα οποία πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα με σκοπό να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I και της τήρησης των τιμών που δηλώνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου για τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV. Τα εν λόγω οχήματα χαρακτηρίζονται ως οχήματα «Euro 7»
3. Κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών καυσαερίων, όταν η δοκιμή εκτελείται σε διευρυμένες συνθήκες οδήγησης, οι εκπομπές διαιρούνται με τον διαιρέτη διευρυμένης οδήγησης που ορίζεται στο παράρτημα III.

Οι εκπομπές κατά την αναγέννηση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης θα περιλαμβάνονται ως σταθμισμένος μέσος όρος με βάση τη συχνότητα και τη διάρκεια των συμβάντων αναγέννησης.
4. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν και κατασκευάζουν κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, ώστε να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I.
5. Οι κατασκευαστές δεν σχεδιάζουν ούτε κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα με συστήματα αναστολής ή στρατηγικές αναστολής.
6. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα των κατηγοριών M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ και N₃ με:

- α) συστήματα OBD ικανά να ανιχνεύουν δυσλειτουργικά συστήματα που οδηγούν σε υπερβάσεις των εκπομπών προκειμένου να διευκολύνονται οι επισκευές·
 - β) συστήματα OBM ικανά να ανιχνεύουν εκπομπές πάνω από τα όρια εκπομπών λόγω δυσλειτουργιών, αυξημένης μείωσης της απόδοσης ή άλλων καταστάσεων που αυξάνουν τις εκπομπές·
 - γ) συσκευή OBFCM για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες και άλλες σχετικές παραμέτρους, όπως το ωφέλιμο φορτίο/μάζα, που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της πραγματικής απόδοσης καυσίμου και ενέργειας·
 - δ) οθόνες SOH της μπαταρίας έλξης και των συστημάτων εκπομπής·
 - ε) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών·
 - στ) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου·
 - ζ) συσκευές που κοινοποιούν δεδομένα που παράγονται από το όχημα και χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και δεδομένα OBFCM, με σκοπό τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου και τεχνικής οδικής επιθεώρησης με ασύρματο τρόπο, και για τους σκοπούς της επικοινωνίας με υποδομές επαναφόρτισης και σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης.
7. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα των κατηγοριών M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ και N₃ ώστε να ελαχιστοποιούνται τα τρωτά σημεία που προκύπτουν σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής τους, τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε παραποίηση των ακόλουθων στοιχείων:
- α) του συστήματος έγχυσης καυσίμου και αντιδραστηρίου,
 - β) του κινητήρα και των μονάδων ελέγχου κινητήρα,
 - γ) των μπαταριών έλξης,
 - δ) του χιλιομετρητή και
 - ε) των συστημάτων ελέγχου των ρύπων.
8. Ο κατασκευαστής αποτρέπει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των τρωτών σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 7. Όταν διαπιστώνεται η ύπαρξη αυτού του είδους του τρωτού σημείου, ο κατασκευαστής εξαλείφει το τρωτό σημείο, με επικαιροποίηση λογισμικού ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

9. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν την ασφαλή διαβίβαση των δεδομένων που σχετίζονται με τις εκπομπές και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, λαμβάνοντας μέτρα κυβερνοασφάλειας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 155⁵⁴.
10. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες, τις δοκιμές και τις μεθοδολογίες για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 9. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

Επιλογές των κατασκευαστών όσον αφορά την κατασκευή και τον χαρακτηρισμό των οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν τα οχήματα που κατασκευάζουν ως «όχημα Euro 7+», εφόσον τα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
 - α) για τα οχήματα ICEV και NOVC-HEV, δηλώνοντας συμμόρφωση με όρια εκπομπών κατά τουλάχιστον 20 % χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα I για τους αέριους ρύπους και με όρια εκπομπών χαμηλότερα κατά μία τάξη μεγέθους για τις εκπομπές αριθμού σωματιδίων·
 - β) για τα οχήματα OVC-HEV, δηλώνοντας συμμόρφωση με όρια εκπομπών τουλάχιστον κατά 20 % χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα I για τους αέριους ρύπους, όρια εκπομπών χαμηλότερα κατά μία τάξη μεγέθους για τις εκπομπές αριθμού σωματιδίων και μακροβιότητα μπαταρίας, η οποία είναι τουλάχιστον κατά 10 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερη από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II·
 - γ) για τα οχήματα PEV, δηλώνοντας μακροβιότητα μπαταρίας η οποία είναι τουλάχιστον κατά 10 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερη από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II.
2. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ελέγχεται με βάση τις δηλωμένες τιμές.
3. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν οχήματα ως «οχήματα Euro 7A», εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι εξοπλισμένα με λειτουργίες προσαρμοστικού ελέγχου. Η χρήση λειτουργιών προσαρμοστικού ελέγχου αποδεικνύεται στις αρχές έγκρισης τύπου κατά την έγκριση τύπου και επαληθεύεται κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV.
4. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν οχήματα ως «οχήματα Euro 7G», εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι εξοπλισμένα με κινητήρες εσωτερικής καύσης με τεχνολογίες γεωπερίφραξης. Ο κατασκευαστής εγκαθιστά στα εν λόγω οχήματα

⁵⁴ Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 155 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και το σύστημα διαχείρισης της κυβερνοασφάλειας (EE L 82 της 9.3.2021, σ. 30).

σύστημα προειδοποίησης του οδηγού που ενημερώνει τον χρήστη όταν οι μπαταρίες έλξης είναι σχεδόν εξαντλημένες και για να σταματά το όχημα εάν δεν φορτιστεί εντός 5 km από την πρώτη προειδοποίηση ενώ βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών. Η εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών γεωπερίφραξης μπορεί να επαληθευτεί κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος.

5. Οι κατασκευαστές μπορούν να κατασκευάζουν οχήματα που συνδυάζουν δύο ή περισσότερα από τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 ή 3 και να τα χαρακτηρίζουν χρησιμοποιώντας συνδυασμό συμβόλων και γραμμάτων όπως οχήματα «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ή «Euro 7AG».
6. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, για οχήματα κατηγορίας N₂ μέγιστης μάζας μεταξύ 3,5 και 4,0 τόνων που προέρχονται από τύπο οχήματος N₁, η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να χορηγήσει έγκριση τύπου εκπομπών για τον τύπο οχήματος N₁. Τα οχήματα αυτά χαρακτηρίζονται ως «οχήματα Euro 7ext».
7. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες, τις δοκιμές και τις μεθοδολογίες για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 6. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

Απαιτήσεις ανθεκτικότητας για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που κατασκευάζουν και τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση, συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I όταν κινούνται υπό κανονικές και διευρυμένες συνθήκες οδήγησης, όπως ορίζονται στο παράρτημα III, για τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV, και συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας, όπως ορίζονται στο παράρτημα II.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τις τιμές σχετικά με τις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση που δηλώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV.
3. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα OBFCM, OBD και OBM και τα μέτρα κατά της παραποίησης που εγκαθίστανται στα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για όσο διάστημα το όχημα είναι σε χρήση.
4. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 3 ισχύουν για οχήματα για όλους τους τύπους καυσίμων ή πηγών ενέργειας με τα οποία τροφοδοτούνται. Οι ίδιες απαιτήσεις ισχύουν, επίσης, για όλες τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

5. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο κατά τη διάρκεια της πρόσθετης διάρκειας ζωής ενός οχήματος, τα όρια εκπομπών αέριων ρύπων που ορίζονται στο παράρτημα I προσαρμόζονται με τη χρήση των πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IV.
6. Τα συστήματα OBM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά για όλα τα ακόλουθα:
- α) καταγραφή του μεγέθους και της διάρκειας όλων των υπερβάσεων εκπομπών,
 - β) κοινοποίηση των δεδομένων σχετικά με τη συμπεριφορά του οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τον αισθητήρα ρύπων και τη ροή καυσαερίων, μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο, μεταξύ άλλων για σκοπούς τεχνικού ελέγχου και τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων^{55, 56},
 - γ) ενεργοποίηση της επισκευής του οχήματος όταν το σύστημα προειδοποίησης του οδηγού κοινοποιεί σημαντική υπέρβαση εκπομπών.
7. Τα συστήματα OBFCM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά να κοινοποιούν τα δεδομένα του οχήματος που καταγράφουν μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο.
8. Για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι κατασκευαστές λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων επισκευών ή τροποποιήσεων των εν λόγω οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, κατά περίπτωση, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές ή οποιοσδήποτε άλλος οικονομικός φορέας αποσύρουν από την αγορά ή ανακαλούν, κατά περίπτωση, τα εν λόγω οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου, σχετικά με τη μη συμμόρφωση, παρέχοντας τις κατάλληλες λεπτομέρειες.
9. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 8. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

⁵⁵ Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).

⁵⁶ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129).

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την έγκριση τύπου εκπομπών

1. Για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τους κανόνες έγκρισης τύπου για τις εκπομπές κατά την έγκριση τύπου εκπομπών, ο κατασκευαστής εκτελεί τις δοκιμές που ορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7 και 9 του παραρτήματος V. Για τον σκοπό της επαλήθευσης της συμμόρφωσης της παραγωγής με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, τα οχήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες επιλέγονται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή από την αρχή έγκρισης τύπου ή τον κατασκευαστή. Η συμμόρφωση κατά τη χρήση ελέγχεται για τις περιόδους που ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV.
2. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τις RDE, τη διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος CO₂, το OBD, το OBM, την ανθεκτικότητα των εκπομπών και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, τη συνεχή ή περιοδική αναγέννηση, την αποφυγή παραποίησης και τον στροφαλοθάλαμο, όπως ορίζονται στο παράρτημα V. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης σχετικά με τη χρήση προσαρμοστικών ελέγχων και επιλογών γεωπερίφραξης όταν ο κατασκευαστής επιλέγει αυτές τις επιλογές.
3. Οι εθνικές αρχές μπορούν να υποβάλλουν τον τύπο οχήματος σε δοκιμή για να επαληθεύσουν τη συμμόρφωσή του στο πλαίσιο της συμμόρφωσης της παραγωγής, της συμμόρφωσης εν χρήσει ή της εποπτείας της αγοράς, όπως ορίζεται στο παράρτημα V.
4. Οι κατασκευαστές εκδίδουν το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP) για κάθε όχημα και το παραδίδουν στον αγοραστή του οχήματος μαζί με το όχημα, αντλώντας τα σχετικά δεδομένα από πηγές όπως το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα έγκρισης τύπου. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι τα δεδομένα EVP είναι διαθέσιμα προς εμφάνιση στα ηλεκτρονικά συστήματα του οχήματος και μπορούν να μεταδίδονται από συστήματα επί του οχήματος σε συστήματα εκτός του οχήματος.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των δοκιμών και των επαληθεύσεων συμμόρφωσης, καθώς και των διαδικασιών που σχετίζονται με την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει, τη δήλωση συμμόρφωσης και το EVP σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 4. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Ειδικοί κανόνες για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής

1. Όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής μπορούν να υποκαταστήσουν τις δοκιμές που καθορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7 και 9 του παραρτήματος V με δηλώσεις συμμόρφωσης. Η συμμόρφωση των οχημάτων που κατασκευάζονται και διατίθενται στην αγορά από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής μπορεί να ελέγχεται ως προς τη συμμόρφωση εν χρήσει και

την εποπτεία της αγοράς σύμφωνα με τους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V. Δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμών συμμόρφωσης της παραγωγής που ορίζονται στο παράρτημα V. Το άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται σε κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.

2. Οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I σε εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε τυχαίους κύκλους πραγματικής οδήγησης για σκοπούς συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς.

Άρθρο 9

Ειδικοί κανόνες για οχήματα πολλών σταδίων

1. Στις εγκρίσεις τύπου πολλών σταδίων, οι κατασκευαστές του δεύτερου ή των επόμενων σταδίων είναι υπεύθυνοι για την έγκριση τύπου εκπομπών όταν τροποποιούν οποιοδήποτε μέρος του οχήματος το οποίο, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν οι κατασκευαστές του προηγούμενου σταδίου, ενδέχεται να επηρεάσει τις εκπομπές ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.
2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διοικητικών απαιτήσεων και των δεδομένων που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές του προηγούμενου σταδίου σύμφωνα με την παράγραφο 1 και των διαδικασιών για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ των εν λόγω οχημάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Κεφάλαιο III — Υποχρεώσεις των κρατών μελών για την έγκριση τύπου εκπομπών και την εποπτεία της αγοράς

Άρθρο 10

Έγκριση τύπου εκπομπών, συμμόρφωση της παραγωγής, συμμόρφωση εν χρήσει και εποπτεία της αγοράς

1. Οι εθνικές αρχές έγκρισης εφαρμόζουν μέτρα για τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου εκπομπών σε τύπους οχημάτων, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες και για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις απαιτήσεις για τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση εν χρήσει σύμφωνα με το παράρτημα V.
2. Οι εθνικές αρχές εποπτείας της αγοράς διενεργούν ελέγχους εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και τους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V.
3. Με ισχύ από ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, οι

εθνικές αρχές έγκρισης δεν αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου εκπομπών της ΕΕ ή εθνικής έγκρισης τύπου εκπομπών για νέο τύπο οχήματος ή κινητήρα, ούτε απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

4. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2025, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση των νέων οχημάτων M_1 , N_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.
5. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2027, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και νέων ρυμουλκουμένων O_3 , O_4 , που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.
6. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2030, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση των νέων οχημάτων M_1 , N_1 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.
7. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2031, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση των νέων οχημάτων M_2 , M_3 , N_2 , N_3 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.
8. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διοικητικών και τεχνικών στοιχείων που απαιτούνται για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων με σκοπό την επαλήθευση της συμμόρφωσης με την παράγραφο 1, καθώς και των τεχνικών στοιχείων που απαιτούνται για τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με την παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Ειδικές υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση τύπου για τις εκπομπές συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Από την 1η Ιουλίου 2025, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα κατηγορίας M₁, N₁ εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2027, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ που έχει εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο και η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Οι εθνικές αρχές έγκρισης μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις σε εγκρίσεις τύπου της ΕΕ για συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τους όρους που ίσχυαν κατά τον χρόνο της αρχικής έγκρισης τύπου εκπομπών. Οι εθνικές αρχές απαγορεύουν την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα των συστημάτων αυτών εκτός εάν έχουν λάβει έγκριση τύπου.

Ορθή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και συστήματα ελέγχου της ρύπανσης

1. Οι οικονομικοί φορείς και οι ανεξάρτητοι φορείς δεν προβαίνουν σε παραποίηση του οχήματος και των συστημάτων του.
2. Οι εθνικές αρχές επαληθεύουν, κατά τη διάρκεια των ελέγχων συμμόρφωσης εν χρήσει ή εποπτείας της αγοράς, εάν οι κατασκευαστές οχημάτων έχουν εγκαταστήσει ορθώς συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών, συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου και αν τα οχήματα μπορούν να υποστούν παραποίηση.

Κεφάλαιο IV

Ρόλος της Επιτροπής και τρίτων μερών όσον αφορά τη συμμόρφωση εν χρήσει και την εποπτεία της αγοράς

Άρθρο 13

Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών για την Επιτροπή και τρίτα μέρη

1. Η Επιτροπή ή τρίτα μέρη, σύμφωνα με το άρθρο 9 και το άρθρο 13 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, μπορούν να διενεργούν τους ελέγχους συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς που καθορίζονται στους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων με τον παρόντα κανονισμό.
2. Οι κατασκευαστές θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής και τρίτων μερών τα δεδομένα που απαιτούνται για τη διενέργεια των ελέγχων αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 13 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Κεφάλαιο V

Δοκιμές και δηλώσεις

Άρθρο 14

Διαδικασίες και δοκιμές

1. Οι διαδικασίες για την έγκριση τύπου εκπομπών περιλαμβάνουν δοκιμές και ελέγχους, καθώς και την εφαρμογή όλων των διοικητικών διαδικασιών και των απαιτήσεων τεκμηρίωσης που καθορίζονται στο παράρτημα V. Για τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V, κατά περίπτωση, ο κατασκευαστής υποβάλλει δήλωση συμμόρφωσης στην αρχή έγκρισης τύπου.
2. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 εφαρμόζονται από τους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές, όπως ορίζεται στο παράρτημα V. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 μπορούν να διενεργούνται από την Επιτροπή και από τρίτους, όπως ορίζεται επίσης στο παράρτημα V.
3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης της παραγωγής, της συμμόρφωσης εν χρήσει και της εποπτείας της αγοράς, οι οποίες διαλαμβάνουν τις διαδικασίες και τις δοκιμές για την έγκριση τύπου εκπομπών, τις μεθοδολογίες δοκιμών, τις διοικητικές διατάξεις, την τροποποίηση και επέκταση των εγκρίσεων

τύπου εκπομπών, την πρόσβαση σε δεδομένα, τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης και τα υποδείγματα για όλα τα ακόλουθα:

- α) τύποι οχημάτων M_1 , N_1 ,
- β) τύποι οχημάτων M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ,
- γ) κινητήρες που χρησιμοποιούνται στους τύπους οχημάτων M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ,
- δ) συστήματα OBM/OBD,
- ε) συστήματα κατά της παραποίησης, ασφαλείας και κυβερνοασφάλειας;
- στ) συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο των ρύπων και τα μέρη τους,
- ζ) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους,
- η) τύποι ελαστικών όσον αφορά τη φθορά ελαστικών,
- θ) άλλοι τύποι κατασκευαστικών στοιχείων και τα ανταλλακτικά τους,
- ι) προσδιορισμός εκπομπών CO_2 , κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος κινητήρα για οχήματα των κατηγοριών M_1 , N_1 , διατάξεις για OBFCM,
- ια) προσδιορισμός εκπομπών CO_2 , κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος κινητήρα για οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , ενεργειακή απόδοση ρυμουλκούμενων O_3 , O_4 , διατάξεις για OBFCM.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης εν χρήσει, της συμμόρφωσης της παραγωγής και της εποπτείας της αγοράς, προκειμένου να καθορίσει τα ακόλουθα:

- α) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων τυχαίων και κύκλων δοκιμών RDE χειρότερης περίπτωσης, τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης και τις εκπομπές σε βραδυπορεία·
- β) τις μεθόδους για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 , της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, της αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος·
- γ) τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές για τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας·
- δ) τις μεθόδους προσδιορισμού της ενεργειακής απόδοσης ρυμουλκούμενων O_3 , O_4 ·
- ε) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών στροφαλοθαλάμου·

- στ) τις μεθόδους μέτρησης των εξατμιστικών εκπομπών·
- ζ) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών σωματιδίων πέδησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων για HDV, των εκπομπών σωματιδίων πέδησης οδήγησης και ανατροφοδοτικής πέδησης·
- η) τις μεθόδους μέτρησης της φθοράς των ελαστικών με σκοπό την παρακολούθηση των ρυθμών φθοράς των ελαστικών·
- θ) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τη μακροβιότητα της μπαταρίας·
- ι) το σύστημα OBFCM, τα συστήματα OBD και OBM, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, των απαιτήσεων και των δοκιμών επιδόσεων, των μεθόδων για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων και της ασύρματης κοινοποίησης των δεδομένων που καταγράφονται από τις εν λόγω συσκευές και συστήματα·
- ια) τα χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις των συστημάτων προειδοποίησης του οδηγού και των μεθόδων προτροπής καθώς και τη μέθοδο αξιολόγησης της ορθής λειτουργίας τους·
- ιβ) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης·
- ιγ) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5, συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας για την ανάλυση τρωτότητας και την προστασία από παραποιήσεις·
- ιδ) τα κριτήρια για τις εγκρίσεις τύπου εκπομπών και την εφαρμογή ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής που ορίζονται στο άρθρο 8·
- ιε) τις μεθόδους αξιολόγησης της ορθής λειτουργίας των τύπων οχημάτων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους χαρακτηρισμούς του άρθρου 5·
- ιστ) τους ελέγχους συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 1 και τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων·
- ιζ) τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής·
- ιη) τις προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς για δοκιμές·
- ιθ) τις μεθόδους για τη διαπίστωση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής·
- κ) τις μεθόδους μέτρησης της φθοράς των ελαστικών·

- κα) τον μορφότυπο και τα δεδομένα, καθώς και τις μεθόδους ασύρματης επικοινωνίας για το EVP·
- κβ) τις διοικητικές απαιτήσεις και την τεκμηρίωση για την έγκριση τύπου εκπομπών·
- κγ) τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, κατά περίπτωση.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, ώστε να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος με σκοπό να τροποποιηθούν τα ακόλουθα:
 - α) το παράρτημα III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής για οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7·
 - β) το παράρτημα III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής, με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή φρένων ή ελαστικών Euro 7·
 - γ) το παράρτημα V, όσον αφορά την εφαρμογή των απαιτήσεων και των δηλώσεων δοκιμών, με βάση την τεχνική πρόοδο·
 - δ) το άρθρο 5 με τη θέσπιση επιλογών και χαρακτηρισμών που βασίζονται σε καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 16, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος με τους ακόλουθους τρόπους:
 - α) τον καθορισμό ορίων εκπομπών σωματιδίων πέδησης στο παράρτημα I, με αναφορά στις εργασίες του Παγκόσμιου Φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για την εναρμόνιση των κανονισμών σχετικά με τα οχήματα (WP29)·
 - β) τον καθορισμό ορίων φθοράς για τους τύπους ελαστικών του παραρτήματος I, με αναφορά στις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο Παγκόσμιο Φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για την εναρμόνιση των κανονισμών σχετικά με τα οχήματα (WP29)·
 - γ) τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων των μπαταριών που ορίζονται στο παράρτημα II, με αναφορά στις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο Παγκόσμιο Φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για την εναρμόνιση των κανονισμών σχετικά με τα οχήματα (WP29)·

- δ) τον καθορισμό πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας στο παράρτημα IV με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 M₂, M₃, N₂, N₃ και μια έκθεση σχετικά με την ανθεκτικότητα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο·
- ε) τον καθορισμό ορισμών και ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για τις κατηγορίες οχημάτων M₂, M₃, N₂, N₃ σύμφωνα με το άρθρο 3 και το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού.

Κεφάλαιο VI — Γενικές διατάξεις

Άρθρο 16

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από... [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, 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 κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 15 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός διμήνου από την κοινοποίησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, 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 17

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή καλούμενη «Τεχνική Επιτροπή — Μηχανοκίνητα Οχήματα» (ΤΕΜΟ). Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 18

Υποβολή εκθέσεων

1. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2030, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2031, με βάση τις παρασχεθείσες σύμφωνα με την παράγραφο 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Κεφάλαιο VI — Τελικές διατάξεις

Άρθρο 19

Κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2025.

Ο κανονισμός (ΕΚ) 595/2009 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2027.

Οι παραπομπές στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και αριθ. 595/2009 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και ερμηνεύονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 20

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2025 για τα οχήματα των κατηγοριών M₁, N₁ και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και από την 1η Ιουλίου 2027 για τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και τα κατασκευαστικά

στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και τα ρυμουλκούμενα O₃, O₄.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2030 για τα οχήματα των κατηγοριών M₁, N₁ που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, το άρθρο 11 παράγραφος 3 εφαρμόζεται από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

1.5.5. Αξιολόγηση των διαφόρων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων και αξιολόγηση των εκτιμώμενων επιπέδων κινδύνου σφάλματος

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Τομέας πολιτικής: Εσωτερική αγορά προϊόντων

Δράση για το κλίμα: Φυσικοί πόροι και περιβάλλον

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

☒ νέα δράση

☐ νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια⁵⁷

☐ την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Στόχος της πρότασης είναι να συμβάλει στην επίτευξη ενός γενικού στόχου, ο οποίος είναι διττός: 1) να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς με τη θέσπιση καταλληλότερων, οικονομικά πιο αποδοτικών και περισσότερο διαχρονικών κανόνων για τις εκπομπές των οχημάτων και 2) να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας στην ΕΕ μέσω της περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές με στόχο τη μηδενική ρύπανση, όπως απαιτείται από το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση, το συντομότερο δυνατόν.

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Ειδικός στόχος αριθ. 1: μείωση της πολυπλοκότητας των ισχυόντων προτύπων εκπομπών Euro, ώστε να μειωθεί το διοικητικό κόστος και να διευκολυνθεί η επιτυχής εφαρμογή.

⁵⁷

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Ειδικός στόχος αριθ. 2: παροχή επικαιροποιημένων ορίων για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους·

Ειδικός στόχος αριθ. 3: βελτίωση του ελέγχου των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Η πρόταση, που εντάσσεται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, αποσκοπεί στην εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων όσον αφορά τις εκπομπές. Από την άποψη αυτή, είναι καίριας σημασίας για την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Η πρόταση θα διασφαλίσει τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων από ελαφρά και βαρέα οχήματα και θα αποφέρει οφέλη στους καταναλωτές όσον αφορά την ποιότητα του αέρα, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη μείωση των βλαβών για την υγεία και το περιβάλλον. Θα ενισχύσει, επίσης, την τεχνολογική θέση και την ανταγωνιστικότητα της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ. Πρόσθετα παράλληλα οφέλη είναι η ενίσχυση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στις καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων τους. Μπορεί, επίσης, να αναμένεται θετικός αντίκτυπος στην αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού, καθώς αναπτύσσονται και χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο καθαρές τεχνολογίες που αντέχουν στην πάροδο του χρόνου.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

Προσδιορίστηκαν οι ακόλουθοι δείκτες:

1. αριθμός εγκρίσεων τύπου εκπομπών σύμφωνα με το πρότυπο Euro 7 ανά τύπο οχήματος·
2. κόστος κατά τη διάρκεια του σταδίου εφαρμογής και διοικητικό κόστος ανά έγκριση τύπου εκπομπών·
3. απόδειξη βελτιωμένου ελέγχου των εκπομπών υπό όλες τις συνθήκες χρήσης για όλους τους ελεγχόμενους ρύπους·
4. κόστος επιβολής, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για παραβάσεις και κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης και των δαπανών παρακολούθησης·
5. εξέλιξη των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων, όπως καταδεικνύεται με κατάλληλες εκστρατείες δοκιμών και συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών·

6. ετήσιος αριθμός ταξινομηθέντων οχημάτων και ποσοστό τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος στους δρόμους της ΕΕ, όπως αναφέρεται από τα κράτη μέλη στο Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων·

7. ετήσια εξέλιξη των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία (δηλαδή πρόωροι θάνατοι που σχετίζονται με την έκθεση σε ορισμένους ρύπους), όπως περιλαμβάνεται στην ετήσια έκθεση για την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη·

8. ετήσιο μερίδιο των οδικών μεταφορών στις εκπομπές ορισμένων ρύπων, όπως αναφέρεται από τα κράτη μέλη στον ΕΟΠ στο πλαίσιο της οδηγίας για τις δεσμεύσεις μείωσης των εθνικών εκπομπών·

9. ετήσιος αριθμός κοινοποιήσεων που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη για εμπόδια στο εσωτερικό εμπόριο αυτοκινήτων, ημιφορτηγών, φορτηγών/λεωφορείων στην ΕΕ, τα οποία προκαλούνται από τεχνικές προδιαγραφές που επιβάλλονται από εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές (δηλαδή απαγορεύσεις κάθε είδους) στο πλαίσιο της διαδικασίας κοινοποίησης της οδηγίας 2015/153.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Όλα τα νέα οχήματα, οι κινητήρες ή τα ανταλλακτικά των κατηγοριών M1 και N1 που πρόκειται να διατεθούν στην αγορά της ΕΕ θα πρέπει να έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου 2025, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2, N3, για τα οποία η ημερομηνία εφαρμογής θα είναι η 1η Ιουλίου 2027. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων)

Είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν οι επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων και η ποιότητα του αέρα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Πράγματι, η ποιότητα του αέρα και οι επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων αποτελούν διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να επιλυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Ο συντονισμός της μείωσης των εκπομπών και η βελτίωση των επιδόσεων των εκπομπών πρέπει να πραγματοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας. Μολονότι οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο μπορούν να δημιουργήσουν συνέργειες, από μόνες τους δεν θα είναι επαρκείς. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ μέσω της ενίσχυσης των προτύπων για τις εκπομπές ρύπων θα συνεπαγόταν κίνδυνο κατακερματισμού της αγοράς λόγω της

ποικιλομορφίας των εθνικών συστημάτων, καθώς και των διαφορετικών επιπέδων φιλοδοξίας και παραμέτρων σχεδιασμού.

Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων)

Από μόνα τους, τα επιμέρους κράτη μέλη θα αντιπροσώπευαν επίσης μια υπερβολικά μικρή αγορά για να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο αποτελεσμάτων και, ως εκ τούτου, απαιτείται μια προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ για την προώθηση αλλαγών σε επίπεδο κλάδου και για τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

1.5.2. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρόταση βασίζεται στην υφιστάμενη νομοθεσία που έχει εξασφαλίσει συνεχείς μειώσεις των εκπομπών ρύπων και βελτίωση των επιδόσεων εκπομπών των οχημάτων και των κινητήρων κατά τις τελευταίες δεκαετίες στην Ένωση.

1.5.3. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η παρούσα πρόταση είναι συμβατή με τους στόχους του μέσου «NextGenerationEU» και του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2021-2027, οι οποίοι θα συμβάλουν στην επίτευξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης την οποία επιδιώκει η Ευρώπη. Ο συνδυασμός αυτών των πλαισίων θα αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση και θα επιταχύνει τη μετάβαση σε μια καθαρή και βιώσιμη οικονομία, συνδέοντας αυστηρότερες απαιτήσεις για το περιβάλλον και την ποιότητα του αέρα με την οικονομική ανάπτυξη.

1.5.4. Αξιολόγηση των διαφόρων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό των ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη δράση (δηλαδή ΓΔ GROW με την υποστήριξη της ΓΔ CLIMA) και/ή έχει ανακατανομηθεί στο εσωτερικό των ΓΔ. Εάν απαιτηθούν πρόσθετοι πόροι, αυτοί μπορούν να διατεθούν στις αρμόδιες ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

☐ περιορισμένη διάρκεια

- ☐ με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE
- ☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων και από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις πληρωμών.

☒ απεριόριστη διάρκεια

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2025,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης⁵⁸

☒ Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

- ☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης
- ☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

☐ Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

- ☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει
- ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)
- ☐ στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων
- ☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού
- ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου
- ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
- ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

⁵⁸

Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

- ☐ σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη
- *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

Η Επιτροπή προτίθεται να διασφαλίσει την εφαρμογή των σχετικών μέτρων μέσω κεντρικής άμεσης διαχείρισης από τις δικές της υπηρεσίες, ιδίως μέσω του JRC, για την τεχνική και επιστημονική υποστήριξη που απαιτείται για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανονισμών και την εκτέλεση της εποπτείας της αγοράς, όπως προβλέπεται ήδη στον κανονισμό (ΕΚ) 2018/858. Το τμήμα της εποπτείας της αγοράς ρυθμίζεται ήδη μέσω κατάλληλων διοικητικών ρυθμίσεων που προβλέπονται και λαμβάνονται υπόψη στον κανονισμό (ΕΚ) 2018/858, ενώ για τις εργασίες σχετικά με τους εκτελεστικούς κανονισμούς προβλέπεται χωριστή διοικητική ρύθμιση.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Προκειμένου να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών, απαιτείται εκτεταμένη συλλογή δεδομένων από διάφορες πιθανές πηγές, μεταξύ άλλων από τα κράτη μέλη, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου.

Η «Τεχνική Επιτροπή — Μηχανοκίνητα Οχήματα» (TEMO) και το φόρουμ που συστάθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 θα είναι οι πλατφόρμες για την τακτική εξέταση θεμάτων που σχετίζονται με την εφαρμογή του Euro 7.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τις κυρώσεις που έχουν επιβάλει σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

Έως το 2030, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Βάσει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του νέου κανονισμού.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η πρόταση εφαρμόζεται στο πλαίσιο των προγραμμάτων για την ενιαία αγορά και τη δράση για το κλίμα.

Ο τρόπος διαχείρισης, οι μηχανισμοί υλοποίησης της χρηματοδότησης, οι τρόποι πληρωμής και η στρατηγική ελέγχου εμπίπτουν στα εν λόγω προγράμματα.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Η παρούσα πρόταση εφαρμόζεται στο πλαίσιο των προγραμμάτων για την ενιαία αγορά και τη δράση για το κλίμα. Οι έλεγχοι/κίνδυνοι και τα μέτρα μετριασμού καλύπτονται από το υφιστάμενο πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου.

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται σημαντικούς νέους ελέγχους/κινδύνους που δεν καλύπτονται από υφιστάμενο πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου. Δεν προβλέπονται ειδικά μέτρα πέραν της εφαρμογής του δημοσιονομικού κανονισμού.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Εκτός από την εφαρμογή του δημοσιονομικού κανονισμού για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών, οι ενισχυμένες απαιτήσεις των προτύπων εκπομπών που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση θα συνοδεύονται από ενισχυμένη παρακολούθηση ή εκπομπές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής ενός οχήματος.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός Τομέας 1	ΔΠ/ΜΔΠ ⁵⁹	χωρών ΕΖΕΣ ⁶⁰	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁶¹	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
1	[03 02 01 01] Πρόγραμμα για την ενιαία αγορά — Λειτουργία και ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς προϊόντων και υπηρεσιών	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3	[09 02 03] Φυσικοί πόροι και περιβάλλον	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

⁵⁹ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁶⁰ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁶¹ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

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

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	1.
--	---------	----

ΓΔ: GROW			Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	ΣΥΝΟΛΟ ετών 2022-2025	Επόμενα έτη
Ο Επιχειρησιακές πιστώσεις								
Γραμμή του προϋπολογισμού 03.020101 ⁶²	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Πληρωμές	(2α)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)						
	Πληρωμές	(2β)						
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ⁶³								
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)						

⁶² Σύμφωνα με την επίσημη ονοματολογία του προϋπολογισμού.

⁶³ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΑ GROW	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1 β +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Πληρωμές	=2α+2 β +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

Ο ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Πληρωμές	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Ο ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Πληρωμές	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Ο ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)						
	Πληρωμές	(5)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200

των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Πληρωμές	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	
---	----------	------	-------	-------	-------	--	--------------	--

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
--	---	-----------------------

Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, καταρχάς, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα V του εσωτερικού κανονισμού), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: GROW						
○ Ανθρώπινοι πόροι		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Πληρωμές	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα			Έτος 2022		Έτος 2023		Έτος 2024		Έτος 2025		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)								ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																			
	Είδος ⁶⁴	Μέσ ο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
↓																				
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1...																				
— Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																				
ΣΥΝΟΛΑ																				

⁶⁴ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:
- σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟ ΛΟ
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--	------------

—

TOMEAS 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Μερικό σύνολο του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Εκτός του TOMEA 7⁶⁵ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Μερικό σύνολο εκτός του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

⁶⁵ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΣΥΝΟΛΟ	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

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

3.2.3.1. Εκτιμώμενες απαιτήσεις σε ανθρώπινους πόρους της ΓΔ GROW και της ΓΔ CLIMA

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

	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Επόμενα έτη		
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
Ο Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ) ⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)							
ΣΥΝΟΛΟ	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Διαπραγμάτευση του κανονισμού, ανάπτυξη κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, οργάνωση και επιτήρηση της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, επανεξέταση και επικαιροποίηση σύμφωνα με τις τεχνικές εξελίξεις
Εξωτερικό προσωπικό	Διεξαγωγή αναλύσεων και παροχή υποστήριξης και τεχνικής συμβολής στην οργάνωση και επιτήρηση της εποπτείας της αγοράς όσον αφορά τις εκπομπές, επανεξέταση και επικαιροποίηση σύμφωνα με τις τεχνικές εξελίξεις

⁶⁶ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Η σχετική χρηματοδότηση έχει ήδη προβλεφθεί για το έτος 2022 και θα συμπεριληφθεί στο προβλεπόμενο ποσό που διατίθεται επίσης για το έτος 2023. Απαιτείται εσωτερική αναδιάρθρωση του προσωπικού από τα σχετικά καθήκοντα που προβλέπονται στους κανονισμούς Euro 6/VI.

- ☐ συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- ☐ συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- ☐ προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - ☐ στους ιδίους πόρους
 - ☐ στα λοιπά έσοδα
 - Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών ☐

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁶⁷						
		Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
Άρθρο								

⁶⁷ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ

Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας:

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων (Euro 7) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009

3. ΑΡΙΘΜΟΣ και ΚΟΣΤΟΣ των ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ ΠΟΥ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ
4. ΚΟΣΤΟΣ ΑΛΛΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ
5. ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ
6. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
 - 6.1. Ανθρώπινοι πόροι
 - 6.2. Άλλες διοικητικές δαπάνες

7. Δαπάνες για ανθρώπινους πόρους που θεωρούνται αναγκαίοι για τη ΓΔ GROW και τη ΓΔ CLIMA

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

TOMEΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ΣΥΝΟΛΟ	
		ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)																	
20 01 02 01 — Έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 — Αντιπροσωπείες της Ένωσης	AD																
	AST																
Ο Εξωτερικό προσωπικό ⁶⁸																	
20 02 01 και 20 02 02 — Εξωτερικό προσωπικό — Έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																

⁶⁸ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JED = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπείες της ΕΕ.

20 02 03 — Εξωτερικό προσωπικό — Αντιπροσωπείες της Ένωσης	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού για ανθρώπινους πόρους (να προσδιοριστούν)																	
Μερικό σύνολο για ανθρώπινους πόρους — TOMEA 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

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

Εκτός του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)																
01 01 01 01 Έμμεση έρευνα ⁶⁹	AD															

⁶⁹ Να επιλεγεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού ή να προσδιοριστεί άλλη, εάν είναι απαραίτητο· σε περίπτωση που πρόκειται για περισσότερες γραμμές του προϋπολογισμού, το προσωπικό θα πρέπει να διαφοροποιείται για κάθε σχετική γραμμή του προϋπολογισμού

01 01 01 11 Άμεση έρευνα		AST																
Άλλο (να διευκρινιστεί)																		
Ο Εξωτερικό προσωπικό ⁷⁰																		
Εξωτερικό προσωπικό που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).	— στην έδρα	AC																
		END																
		INT																
	— σε αντιπροσωπείες της Ένωσης	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
01 01 01 02 Έμμεση έρευνα		AC																
01 01 01 12 Άμεση έρευνα		END																
Άλλο (να προσδιοριστεί) ⁷¹		INT																
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού ανθρώπινων πόρους (να προσδιοριστούν)																		

⁷⁰ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JED = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπείες της ΕΕ.

⁷¹ Να επιλεγεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού ή να προσδιοριστεί άλλη, εάν είναι απαραίτητο· σε περίπτωση που πρόκειται για περισσότερες γραμμές του προϋπολογισμού, το προσωπικό θα πρέπει να διαφοροποιείται για κάθε σχετική γραμμή του προϋπολογισμού

Μερικό σύνολο για ανθρώπινους πόρους — εκτός του ΤΟΜΕΑ 7																	
Σύνολο για ανθρώπινους πόρους (όλοι οι τομείς του ΠΔΠ)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

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

8. Κόστος άλλων διοικητικών δαπανών για τη ΓΔ GROW και τη ΓΔ CLIMA

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

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

TOMEAS 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Σύνολο
Στην έδρα ή στο έδαφος της ΕΕ:								
20 02 06 01 — Έξοδα αποστολών και παράστασης	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 — Έξοδα διασκέψεων και συνεδριάσεων								
20 02 06 03 — Επιτροπές ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 Μελέτες και διαβουλεύσεις								
20 04 — Δαπάνες ΤΠ (εταιρικές) ⁷³								
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού που δεν σχετίζονται με τους ανθρώπινους πόρους (να προσδιοριστούν όπου χρειάζεται)								
Σε αντιπροσωπεΐες της Ένωσης								
20 02 07 01 — Έξοδα αποστολών, διασκέψεων και								

⁷² Να διευκρινιστεί το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει.

⁷³ Απαιτείται η γνώμη της ΓΔ DIGIT — Ομάδα επενδύσεων ΤΠ [βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των ΤΠ, C(2020) 6126 final της 10.9.2020, σ. 7]

παράστασης								
20 02 07 02 — Περαιτέρω επιμόρφωση του προσωπικού								
20 03 05 — Υποδομές και υλικοτεχνική υποστήριξη								
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού που δεν σχετίζονται με τους ανθρώπινους πόρους (να προσδιοριστούν όπου χρειάζεται)								
Μερικό σύνολο για λοιπά — ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Σύνολο
Δαπάνες τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (μη συμπεριλαμβανομένου του εξωτερικού προσωπικού) βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «ΒΑ»):								
— στην έδρα								
— σε αντιπροσωπείες της Ένωσης								
Άλλες διαχειριστικές δαπάνες για έρευνα								

Δαπάνες πολιτικών ΤΠ για επιχειρησιακά προγράμματα ⁷⁴								
Εταιρικές δαπάνες ΤΠ για επιχειρησιακά προγράμματα ⁷⁵								
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού που δεν σχετίζονται με τους ανθρώπινους πόρους (να προσδιοριστούν όπου χρειάζεται)								
Μερικό σύνολο για λοιπά — Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Σύνολο άλλων διοικητικών δαπανών (όλοι οι τομείς του ΠΔΠ)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁴ Απαιτείται η γνώμη της ΓΔ DIGIT — Ομάδα επενδύσεων ΤΠ [βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των ΤΠ, C(2020) 6126 final της 10.9.2020, σ. 7]

⁷⁵ Το στοιχείο αυτό περιλαμβάνει τοπικά διοικητικά συστήματα και συνεισφορές για τη συγχρηματοδότηση εταιρικών συστημάτων ΤΠ [βλ. κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των ΤΠ, C(2020) 6126 final της 10.9.2020]

9. Συνολικές διοικητικές δαπάνες για τη ΓΔ GROW και τη ΓΔ CLIMA (όλοι οι τομείς ΠΔΠ)

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Συνοπτική παρουσίαση	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Σύνολο
Τομέας 7 — Ανθρώπινοι πόροι	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Τομέας 7 — Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Μερικό σύνολο του τομέα 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Εκτός του τομέα 7 — Ανθρώπινοι πόροι								
Εκτός του τομέα 7 — Άλλες διοικητικές δαπάνες								
Μερικό σύνολο άλλων τομέων								
ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΜΕΑΣ 7 και εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10.648

Οι ανάγκες σε διοικητικές πιστώσεις θα καλυφθούν από τις πιστώσεις που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή που έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και θα συμπληρωθούν, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση της δράσης ΓΔ, στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

10. Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι υπολογισμού για την εκτίμηση του κόστους

10.1. Ανθρώπινοι πόροι

Στο παρόν τμήμα καθορίζεται η χρησιμοποιούμενη μέθοδος υπολογισμού για την εκτίμηση των ανθρώπινων πόρων που θεωρούνται απαραίτητοι [παραδοχές φόρτου εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών θέσεων εργασίας (προφίλ εργασιών του συστήματος διαχείρισης προσωπικού SYSPER 2), των κατηγοριών προσωπικού και του αντίστοιχου μέσου κόστους].

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
<u>ΣΗΜ.: Το μέσο κόστος για κάθε κατηγορία προσωπικού στην έδρα είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο BudgWeb:</u> https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
☐ Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι <u>10.5 ΙΠΑ το 2022 για την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, την οργάνωση και επίβλεψη της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, την επανεξέταση, την υποβολή εκθέσεων και την επικαιροποίηση</u> <u>12 ΙΠΑ το 2023 για την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, την οργάνωση και επίβλεψη της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, την επανεξέταση, την υποβολή εκθέσεων και την επικαιροποίηση</u> <u>11 ΙΠΑ την περίοδο 2024-2025 για την μεταπαρακολούθηση των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων, την οργάνωση και επίβλεψη της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, την επανεξέταση, την υποβολή εκθέσεων και την επικαιροποίηση</u> <u>6.5 ΙΠΑ την περίοδο 2026-2028 για την μεταπαρακολούθηση των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων, την οργάνωση και επίβλεψη της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, την επανεξέταση, την υποβολή εκθέσεων και την επικαιροποίηση</u>
☐ Εξωτερικό προσωπικό <u>1 ΙΠΑ την περίοδο 2022-2023 για τη στήριξη της προετοιμασίας κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, την οργάνωση και επίβλεψη της εποπτείας της αγοράς για τις εκπομπές, την επανεξέταση, την υποβολή εκθέσεων και την επικαιροποίηση</u>

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
☐ Μόνον οι θέσεις που χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό για την έρευνα
☐ Εξωτερικό προσωπικό

10.2. Άλλες διοικητικές δαπάνες

Να αναφερθεί λεπτομερώς η χρησιμοποιούμενη μέθοδος υπολογισμού για κάθε γραμμή του προϋπολογισμού

και να προσδιοριστούν ειδικότερα οι υποκείμενες παραδοχές (π.χ. αριθμός συνεδριάσεων ετησίως, μέσο κόστος κ.λπ.)

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
<u>Περίπου 12 αποστολές στα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2022-2028</u> <u>Περίπου 3 ημέρες συνεδριάσεων ετησίως κατά την περίοδο 2022-2024 (συνεδριάσεις ΤΕΜΟ και φόρουμ)</u>

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου

