



Βρυξέλλες, 17 Φεβρουαρίου 2023
(OR. en)

6539/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0042 (COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	15 Φεβρουαρίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 88 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 88 final.

σνημμ.: COM(2023) 88 final



Στρασβούργο, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ως ένα από τα βασικά στοιχεία της [Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας](#), η οποία καθορίζει τη δέσμευση της Επιτροπής για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον, το [ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα](#) κατοχυρώνει στη νομοθεσία τη δέσμευση της ΕΕ να επιτύχει τον στόχο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και να αυξήσει τον ενδιάμεσο φιλόδοξο στόχο με τον καθορισμό του στόχου για μείωση των καθαρών εκπομπών κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Αυτό συνάδει με τη δέσμευση της ΕΕ για την ανάληψη παγκόσμιας δράσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Η κρίση που συνδέεται με την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία ενισχύει ακόμη περισσότερο τα επιχειρήματα υπέρ της μείωσης της εξάρτησης της ΕΕ από τα ορυκτά καύσιμα, όπως επισημαίνεται στο [σχέδιο REPowerEU](#), το οποίο καθορίζει δράσεις για την εξοικονόμηση ενέργειας, τη διαφοροποίηση του εφοδιασμού, την υποκατάσταση των ορυκτών καυσίμων και την πραγματοποίηση έξυπνων επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων σε όλους τους οικονομικούς τομείς.

Ειδικότερα, οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το ένα πέμπτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ, και οι εκπομπές τους παρουσιάζουν αυξητική τάση. Τα επιχειρήματα υπέρ της μετάβασης στην [κινητικότητα μηδενικών εκπομπών](#) ενισχύονται και αποσαφηνίζονται ακόμη περισσότερο ενόψει της ταχύτερης δυνατής μείωσης της ενεργειακής εξάρτησης της ΕΕ, λαμβανομένου υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές ευθύνονται επίσης για το ένα τρίτο της συνολικής τελικής ενέργειας που καταναλώνεται στην ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, το σχέδιο REPowerEU υπογραμμίζει την ανάγκη να ενισχυθεί η εξοικονόμηση ενέργειας και η ενεργειακή απόδοση στον τομέα των μεταφορών και να επιταχυνθεί η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με τον συνδυασμό του εξηλεκτρισμού και του υδρογόνου από μη ορυκτές πηγές για την αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων.

Για την υλοποίηση αυτών των αυξημένων στόχων για το κλίμα, τον Ιούλιο του 2021 η Επιτροπή εξέδωσε ολοκληρωμένη [δέσμη προτάσεων συνεκτικής πολιτικής](#) στο πλαίσιο της [δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %](#) (στο εξής: **δέσμη «Fit for 55»**).

Οι μεταφορές ευθύνονται επίσης για περισσότερα από τα δύο τρίτα του συνόλου των εκπομπών NO_x και αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό (περίπου 10 % ή περισσότερο) των συνολικών εκπομπών άλλων ρύπων. Οι οδικές μεταφορές, ειδικότερα, εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό των εκπομπών όλων των κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων (με εξαίρεση τα SO_x).

Χωρίς τη λήψη περαιτέρω μέτρων, ο τομέας αυτός δεν θα συμβάλει επαρκώς στους στόχους για το κλίμα και τη μηδενική ρύπανση για το 2030 και το 2050, ούτε στη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της ΕΕ. Τα σενάρια πολιτικής στα οποία βασίζονται το σχέδιο κλιματικών στόχων και η δέσμη «Fit for 55» δείχνουν ότι θα είναι αναγκαία η αύξηση του επιπέδου φιλοδοξίας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, παράλληλα με την εφαρμογή πολιτικών για τη βελτίωση των συστημάτων εμπορευματικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

Ο τομέας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ευθύνεται για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και για περισσότερο από το 6 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ. Το 2019 οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ήταν κατά

44 % και 37 % υψηλότερες από τις συνολικές εκπομπές των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών αντίστοιχα.

Συνολικά, η αυτοκινητοβιομηχανία έχει καίρια σημασία για την οικονομία της ΕΕ και αντιπροσωπεύει πάνω από το 7 % του ΑΕΠ της ΕΕ. Παρέχει θέσεις εργασίας —άμεσα ή έμμεσα, στους τομείς της μεταποίησης, των πωλήσεων, της συντήρησης, των κατασκευών και των μεταφορών, καθώς και των υπηρεσιών μεταφορών— σε 14,6 εκατομμύρια Ευρωπαίους. Η ΕΕ συγκαταλέγεται στους μεγαλύτερους παραγωγούς μηχανοκίνητων οχημάτων παγκοσμίως και επιδεικνύει τεχνολογική υπεροχή στον συγκεκριμένο τομέα. Οι επενδύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ στην έρευνα και την ανάπτυξη (E&A) ανέρχονται σε 60,9 δις. EUR ετησίως. Η σημασία του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην αυτοκινητοβιομηχανία είναι μεγάλη, καθώς πολλές μεγάλες μονάδες παραγωγής βαρέων επαγγελματικών οχημάτων είναι εγκατεστημένες στην ΕΕ. Παρότι ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που παράγονται ετησίως στην ΕΕ, ο οποίος ανέρχεται σε 500 000 μονάδες, είναι σημαντικά μικρότερος από τον αριθμό των αυτοκινήτων, η προστιθέμενη αξία ανά παραγόμενη μονάδα είναι σημαντικά υψηλότερη για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας υφίσταται σημαντικό διαρθρωτικό μετασχηματισμό που περιλαμβάνει αλλαγές στις καθарές και στις ψηφιακές τεχνολογίες και, ειδικότερα, τη μετάβαση από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης σε τεχνολογίες μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και σε όλο και πιο συνδεδεμένα οχήματα. Στόχος θα πρέπει να είναι να δοθεί η δυνατότητα στην αυτοκινητοβιομηχανία να συνεχίσει και να ενισχύσει την ηγετική θέση που κατέχει στις τεχνολογίες του μέλλοντος.

Τα **πρότυπα εκπομπών CO₂** για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αποτελούν βασικούς παράγοντες για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα. **Γενικός στόχος** της παρούσας πρότασης είναι, αφενός, να παράσχει νέα πρότυπα για τις εκπομπές με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂ και, αφετέρου, να συμβάλει στη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στο ευρύτερο πλαίσιο του αυξημένου επιπέδου της κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ έως το 2030 και της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050.

Η πρόταση εξυπηρετεί **τρεις ειδικούς στόχους**. Ο πρώτος είναι η **μείωση των εκπομπών CO₂** από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα, και, ταυτόχρονα, η συμβολή στη βελτίωση της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ. Δεδομένου ότι ο αντίκτυπος των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στη μείωση των εκπομπών από τον στόλο οχημάτων δεν είναι άμεσος, και λαμβανομένης υπόψη της δυναμικής της ανανέωσης του στόλου, η έγκαιρη ανάληψη δράσης είναι σημαντική για να διασφαλιστεί η επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου.

Ο δεύτερος ειδικός στόχος είναι η παροχή οφελών για τους Ευρωπαίους **μεταφορείς και χρήστες μεταφορών**, η πλειονότητα των οποίων είναι ΜΜΕ, οφέλη που προκύπτουν από την ευρύτερη ανάπτυξη οχημάτων υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης. Τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ωθούν τους κατασκευαστές να αυξήσουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ώστε οι καταναλωτές να μπορούν να επωφελούνται από πιο οικονομικά προσιτά μοντέλα οχημάτων μηδενικών εκπομπών και από σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας που απορρέει από τη χρήση τους, με αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας των οχημάτων αυτών.

Ο τρίτος ειδικός στόχος είναι η ενίσχυση της βιομηχανικής **υπεροχής της ΕΕ στους τομείς της τεχνολογίας και της καινοτομίας** με τη διοχέτευση επενδύσεων σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών. Μολονότι η αυτοκινητοβιομηχανία έχει επιτύχει να αναπτύξει και να κατασκευάσει προηγμένες τεχνολογίες οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης και να τις

διαθέσει στην αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να επενδύει ολοένα και περισσότερο σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών για να καταστεί ηγετικός παράγοντας στην υπό εξέλιξη παγκόσμια μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

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

Η παρούσα πρωτοβουλία συνδέεται στενά με τις προτάσεις που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της δέσμης «Fit for 55».

Μέσω της διασφάλισης της μείωσης των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ υποστηρίζουν κυρίως τα κράτη μέλη στην επίτευξη των στόχων τους σύμφωνα με τον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών. Συμβάλλουν τόσο στην επίτευξη των στόχων ενεργειακής απόδοσης, δεδομένου ότι παρέχουν κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση των οχημάτων, όσο και στον στόχο για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, καθώς προσφέρουν μια συμπληρωματική οδό για τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας. Η πρόταση συνάδει επίσης με τις προτάσεις που προέκυψαν από τη Διάσκεψη για το μέλλον της Ευρώπης, και ιδίως με τις προτάσεις 3 και 4 για την κλιματική αλλαγή, την ενέργεια και τις μεταφορές, οι οποίες υπογραμμίζουν ρητά την ανάγκη, αφενός, για περαιτέρω μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο και το αέριο και, αφετέρου, για προώθηση της χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και την ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων στις αναγκαίες υποδομές επαναφόρτισης.

Υπάρχουν σαφείς συμπληρωματικότητες μεταξύ των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ και της εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ αφορούν την προσφορά αποδοτικότερων, ως προς την κατανάλωση καυσίμου, οχημάτων και οχημάτων μηδενικών εκπομπών, με τον καθορισμό απαιτήσεων για τους κατασκευαστές οχημάτων όσον αφορά τους στόλους νέων οχημάτων τους. Η επέκταση της εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αφορά τη χρήση καυσίμων σε ολόκληρο τον στόλο οχημάτων. Θα μπορούσε να αυξήσει τη ζήτηση τόσο για αποδοτικότερα ως προς την κατανάλωση καυσίμου οχήματα όσο και για οχήματα μηδενικών εκπομπών, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό την εκπλήρωση των στόχων αποδοτικότητας των κατασκευαστών οχημάτων όσον αφορά το CO₂.

Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, με την προσφορά νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, αποτελούν επίσης συμπληρωματικό μέτρο προς την οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, μέτρο το οποίο παρέχει κίνητρα για την υιοθέτηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που περιλαμβάνονται στον στόλο.

Υπάρχουν επίσης σημαντικές συνέργειες μεταξύ των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, ενός ενισχυμένου συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (στο εξής: ΣΕΔΕ) και της οδηγίας για ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές. Το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και η οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές θα αποτελέσουν καθοριστικό παράγοντα για την απανθρακοποίηση της ηλεκτροπαραγωγής, ώστε τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, για τα οποία παρέχονται κίνητρα βάσει των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, να τροφοδοτούνται σταδιακά από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και να επιτευχθεί, συνεπώς, με τον τρόπο αυτό η απανθρακοποίηση του συνόλου των εκπομπών από την παραγωγή έως τους τροχούς.

Υπάρχουν επίσης σημαντικές συνέργειες με την πρόταση για την έγκριση τύπου εκπομπών σύμφωνα με τα πρότυπα Euro 7, ώστε να διασφαλίζεται ότι όλα τα οχήματα είναι τόσο καθαρά όσο αυτό είναι τεχνολογικά και οικονομικά εφικτό. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένου ότι ακόμη και τα οχήματα μηδενικών εκπομπών εκπέμπουν μικροπλαστικά από τα ελαστικά και σωματίδια από τα συστήματα πέδησης. Προτείνεται η ρύθμιση αυτών των άλλων εκπομπών εκτός των καυσαερίων στο πλαίσιο των προτύπων Euro 7.

Τέλος, μολονότι τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ διασφαλίζουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ο **κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων** αποτελεί αναγκαίο συμπληρωματικό μέσο για την αντιμετώπιση των φραγμών στην αγορά όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών.

Ο συνδυασμός της φορολογίας της ενέργειας, των επενδύσεων σε υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού, της νέας τιμολόγησης του άνθρακα και των επικαιροποιημένων προτύπων για τις εκπομπές CO₂ οδηγεί σε μια ισορροπημένη και οικονομικά αποδοτική προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, η οποία αντιμετωπίζει τους φραγμούς και τις αδυναμίες της αγοράς, παρέχοντας επίσης ασφάλεια στους επενδυτές για την υλοποίηση επενδύσεων σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με όλες τις δράσεις και τις πολιτικές της ΕΕ και βοηθά την ΕΕ να επιτύχει τον αυξημένο στόχο για το 2030 και να πραγματοποιήσει μια επιτυχημένη και δίκαιη μετάβαση προς τον στόχο για την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, σύμφωνα με τις δηλώσεις της Επιτροπής στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Μαζί με την πρόταση που αποτελεί μέρος της δέσμης «Fit for 55», το NextGenerationEU, το σχέδιο REPowerEU και το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2021-2027, θα συμβάλει στην επίτευξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης την οποία επιδιώκει η Ευρώπη. Ο συνδυασμός των πολιτικών αυτών θα επιταχύνει τη μετάβαση σε μια καθαρή και βιώσιμη οικονομία, συνδέοντας τη δράση για το κλίμα με την οικονομική ανάπτυξη. Η πρωτοβουλία συνάδει επίσης με τις πολιτικές της Ένωσης για μια καθαρή και κυκλική οικονομία, για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, καθώς και με τους στόχους του σχεδίου δράσης για μηδενική ρύπανση¹. Δεδομένου ότι η ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα οδηγήσει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με παράλληλα οφέλη επίσης για τα ύδατα και το έδαφος, πέραν της μείωσης της ρύπανσης μέσω της ατμοσφαιρικής απόθεσης, η πρωτοβουλία συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων για καθαρό αέρα, συμπεριλαμβανομένων των αυστηρότερων προτύπων για την ποιότητα του αέρα στην προτεινόμενη αναθεώρηση² των οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.

Όπως ανακοίνωσε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της με τίτλο «**Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης**³», συνεργάζεται με τις δημόσιες αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο μιας διαδικασίας από κοινού δημιουργίας για τον προσδιορισμό των οδών πράσινης και ψηφιακής μετάβασης που θα στηρίξουν την κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την ταχεία ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και τη συνακόλουθη αναβάθμιση των δεξιοτήτων και επανεπίδραση των εργαζομένων. Το βιομηχανικό σχέδιο της Πράσινης Συμφωνίας⁴ θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας μηδενικών καθαρών εκπομπών και θα υποστηρίξει την ταχεία μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα. Στόχος του σχεδίου αυτού είναι να παράσχει ένα πιο υποστηρικτικό περιβάλλον για την επέκταση της ενωσιακής παραγωγικής ικανότητας όσον αφορά τις τεχνολογίες και τα προϊόντα μηδενικών καθαρών εκπομπών που απαιτούνται για την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων της Ευρώπης για το κλίμα.

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει επίσης με την πολιτική της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία. Προβλέπεται επίσης η παροχή στήριξης για την ανάπτυξη τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών βάσει του προγράμματος-πλαίσιου της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία, και ειδικότερα μέσω συμπράξεων του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη».

Η πρωτοβουλία συνάδει με τη χρηματοδότηση της ΕΕ για οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών και καθαρές μεταφορές. Η χρηματοδότηση μέσω του Ταμείου Συνοχής, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης ανέρχεται από κοινού σε 8,2 δισ. EUR για υποδομές καθαρών αστικών μεταφορών, 5,1 δισ. EUR για τροχαίο υλικό καθαρών αστικών μεταφορών, 1,1 δισ. EUR για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, 408 εκατ. EUR για την ψηφιοποίηση των αστικών μεταφορών – εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και 141 εκατ. EUR για την ψηφιοποίηση των οδικών μεταφορών – εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Επιπλέον, η στήριξη από τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας ανέρχεται σε 7,7 δισ. EUR για υποδομές καθαρών αστικών μεταφορών, 5,4 δισ. EUR για τροχαίο υλικό καθαρών αστικών μεταφορών, 60 εκατ. EUR για την ψηφιοποίηση των μεταφορών όταν προορίζεται εν μέρει για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις αστικές μεταφορές, 380 εκατ. EUR για την ψηφιοποίηση των μεταφορών όταν προορίζεται εν μέρει για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές και 7,6 δισ. EUR για οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Στις 12 Ιανουαρίου 2023 άρχισε να ισχύει ο κανονισμός για τις ξένες επιδοτήσεις. Χάρη σε αυτή τη νέα δέσμη κανόνων για την αντιμετώπιση των στρεβλώσεων που προκαλούνται από ξένες επιδοτήσεις, η ΕΕ θα παραμείνει ανοικτή σε εμπορικές συναλλαγές και επενδύσεις και, παράλληλα, θα εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ενιαία αγορά.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 191 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: τη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος· την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 βασίζονταν αμφότεροι στο άρθρο 192 της ΣΛΕΕ.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η κλιματική αλλαγή συνιστά διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να λυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Ο συντονισμός της δράσης για το κλίμα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκό και, όπου είναι δυνατόν, σε παγκόσμιο επίπεδο. Η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Από το 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση εργάζεται σταθερά για την ανάπτυξη κοινών λύσεων και την προώθηση παγκόσμιας δράσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Ειδικότερα, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα επιφέρει την οικονομικά αποδοτική επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2030 και μακροπρόθεσμα, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Τα άρθρα 191 έως 193 της ΣΛΕΕ επιβεβαιώνουν και αποσαφηνίζουν περαιτέρω τις αρμοδιότητες της ΕΕ στον τομέα της κλιματικής αλλαγής.

Υπό το πρίσμα της επιδίωξης μείωσης των εκπομπών για το 2030 και του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας που πρέπει να επιτευχθεί έως το 2050, απαιτείται ισχυρότερη δράση της ΕΕ για τη διασφάλιση επαρκώς υψηλής συμβολής του τομέα των οδικών μεταφορών.

Μολονότι οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο μπορούν να δημιουργήσουν συνέργειες, από μόνες τους δεν θα είναι επαρκείς, λαμβανομένης επίσης υπόψη της εγγενούς διεθνούς διάστασης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ θα συνεπαγόταν κίνδυνο κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς λόγω της ποικιλομορφίας των εθνικών συστημάτων, καθώς και των διαφορετικών επιπέδων φιλοδοξίας και παραμέτρων σχεδιασμού. Επιπλέον, από μόνα τους, τα επιμέρους κράτη μέλη αντιπροσωπεύουν υπερβολικά πολύ μικρή αγορά για να μπορούν να καθοδηγήσουν αλλαγές σε επίπεδο κλάδου και να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση αναθεωρεί τα υφιστάμενα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με σκοπό να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων για το κλίμα που καθορίζονται στο νομοθέτημα για το κλίμα. Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ενώ διασφαλίζει παράλληλα τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Το προβλεπόμενο πρόσθετο κόστος που σχετίζεται με την πρόταση αντισταθμίζεται από τα παρεχόμενα οφέλη.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η πρόταση προβλέπει τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και, ως εκ τούτου, ο κανονισμός είναι η μόνη κατάλληλη νομική πράξη.

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

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

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εκδόθηκε και άρχισε να ισχύει το 2019. Θέτει νέους δεσμευτικούς στόχους για τις εκπομπές CO₂, οι οποίοι αρχίζουν να εφαρμόζονται από το έτος 2025 και εξής. Στο παρόν στάδιο δεν είναι δυνατή η αξιολόγηση της αποτελεσματικής εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων.

Ωστόσο, η αναθεώρηση είναι αναγκαία για την ευθυγράμμιση του κανονισμού με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και τους ενισχυμένους στόχους για τη μείωση των εκπομπών που περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα. Οι αλλαγές αυτές αποτέλεσαν αντικείμενο εκτίμησης των επιπτώσεων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για τη συγκέντρωση αποδεικτικών στοιχείων και τη διασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας, η Επιτροπή διοργάνωσε δημόσια διαβούλευση από τις 20 Δεκεμβρίου 2021 έως τις 14 Μαρτίου 2022. Αναλυτική περίληψη και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή επιδίωξε την υποβολή παρατηρήσεων από τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη: κράτη μέλη (εθνικές, περιφερειακές αρχές), κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές

κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, αγοραστές οχημάτων (ιδιώτες, επιχειρήσεις, εταιρείες διαχείρισης στόλων), προμηθευτές ενέργειας, ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στους τομείς του περιβάλλοντος, των μεταφορών και των καταναλωτών, κοινωνικούς εταίρους, ερευνητική και πανεπιστημιακή κοινότητα.

Επιπλέον της δημόσιας διαβούλευσης, ζητήθηκε επίσης η υποβολή παρατηρήσεων με τη χρήση των ακόλουθων μέσων: i) συνεδριάσεις με τις οικείες ενώσεις του κλάδου, κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, μεταφορείς, ΜΚΟ· ii) υποβολή εγγράφων θέσης από ενδιαφερόμενα μέρη ή αρχές των κρατών μελών. Τα κύρια αποτελέσματα συνοψίζονται κατωτέρω.

Η πλειονότητα όσων απάντησαν τάχθηκαν υπέρ των στόχων της «μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, σύμφωνα τόσο με τον συνολικό κλιματικό στόχο του -55 % κατ' ελάχιστον για το 2030 όσο και με τον στόχο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050».

Οι άλλοι δύο στόχοι («μείωση της κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ και της εξάρτησης από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων και ενίσχυση της τεχνικής υπεροχής» και «βιομηχανική υπεροχή και τόνωση της απασχόλησης στην αξιακή αλυσίδα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ») υποστηρίχθηκαν επίσης από την πλειονότητα όσων απάντησαν, αλλά σε μικρότερο βαθμό σε σύγκριση με τον πρώτο στόχο.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, σε όλες τις ομάδες ενδιαφερόμενων μερών, η πλειονότητα όσων απάντησαν τάχθηκαν υπέρ του καθορισμού νέων στόχων για τα φορτηγά άνω των 7,5 τόνων, τα αστικά λεωφορεία και τα πούλμαν.

Όσον αφορά τα επίπεδα-στόχους, στη διαβούλευση αποτυπώθηκε γενική υποστήριξη για την ενίσχυσή τους τόσο μακροπρόθεσμα όσο και βραχυπρόθεσμα. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ και οι κατασκευαστές οχημάτων μηδενικών εκπομπών ζήτησαν να εφαρμοστεί το υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας, ενώ οι κατασκευαστές οχημάτων, οι μεταφορείς, οι προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και οι προμηθευτές καυσίμων υποστήριξαν λιγότερο φιλόδοξους στόχους. Ο καθορισμός προτύπων για τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα θεωρήθηκε σημαντικός για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, εκτός από το ήμισυ των μεταφορέων που διατύπωσαν δισταύουσες απόψεις. Όσον αφορά την ενδεχόμενη θέσπιση μηχανισμού για τη λογιστική καταγραφή των καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για σκοπούς συμμόρφωσης με τον στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂, διατυπώθηκαν διάφορες απόψεις στο πλαίσιο της διαβούλευσης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η εκτίμηση των επιπτώσεων βασίστηκε σε μια σειρά σεναρίων που αναπτύχθηκαν για το ενεργειακό μοντέλο PRIMES. Η ανάλυση αυτή συμπληρώθηκε με την εφαρμογή άλλων εργαλείων μοντελοποίησης, όπως του μοντέλου E3ME και του μοντέλου DIONE του Κοινού Κέντρου Ερευνών (JRC).

Τα δεδομένα παρακολούθησης σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλα χαρακτηριστικά του στόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αντλήθηκαν από τα ετήσια δεδομένα παρακολούθησης που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές και συλλέχθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.

Περαιτέρω πληροφορίες συγκεντρώθηκαν μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς αναδόχους.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε ολοκληρωμένα σενάρια μοντελοποίησης τα οποία αντικατοπτρίζουν την αλληλεπίδραση των διαφορετικών μέσων πολιτικής για τους οικονομικούς φορείς, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμπληρωματικότητα, η συνοχή και η αποτελεσματικότητα όσον αφορά την επίτευξη της κλιματικής φιλοδοξίας για το 2030 και το 2050. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν υπόψη τις πολιτικές που προτάθηκαν τον Ιούλιο του 2021 στο πλαίσιο της δέσμης νομοθετικών μέτρων «Fit for 55» και το πιο πρόσφατο σχέδιο REPowerEU, καθώς και τα προτεινόμενα νέα πρότυπα Euro 7.

Επιπλέον, η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση καταρτίστηκε και αναπτύχθηκε σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Στις 16 Σεπτεμβρίου 2022 η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέδωσε αρνητική γνώμη. Κατόπιν εκ νέου υποβολής, η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις στις 6 Δεκεμβρίου 2022.

Στην τελική έκδοση συμπεριλήφθηκαν οι βελτιώσεις που προτάθηκαν από την επιτροπή.

Οι βελτιώσεις αυτές αφορούν κυρίως τα ακόλουθα κύρια σημεία:

- προσδιορισμός του εναπομένοντος χάσματος όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ το οποίο επιδιώκει να αντιμετωπίσει η πρωτοβουλία·
- περαιτέρω περιγραφή του βασικού σεναρίου·
- πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με το συνολικό κόστος και τα οφέλη για τους σημαντικότερους συνδυασμούς επιλογών και σχετικά με την αναλογικότητά τους·
- διευκρινίσεις σχετικά με την προτιμώμενη επιλογή·
- ανάλυση των περιορισμών και των κινδύνων που προκύπτουν από τη δυνητική ανεπαρκή ανάπτυξη βασικών τεχνολογιών και υποστηρικτικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης πρόσθετης ανάλυσης των αβεβαιοτήτων που επηρεάζουν τα αποτελέσματα·
- περαιτέρω ανάλυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Επιλογές πολιτικής

Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν οι επιλογές πολιτικής, ομαδοποιημένες σε θεματικούς τομείς, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν και την επίτευξη των στόχων πολιτικής.

- 1) Στόχοι εκπομπών CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (πεδίο εφαρμογής, επίπεδα, χρονοδιάγραμμα, ρυθμίσεις)

Όσον αφορά τα επίπεδα-στόχους, οι επιλογές που εξετάστηκαν καλύπτουν τρεις πορείες έως το 2040, οι οποίες αντικατοπτρίζουν επίσης τον στόχο της επίτευξης μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050.

Για τη συμβολή στην επίτευξη του συνολικού αυξημένου επιπέδου φιλοδοξίας για το 2030 και του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050, η προτιμώμενη επιλογή είναι να ενισχυθούν σημαντικά από το 2030 οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσον αφορά τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής τους. Αυτό θα δώσει την αναγκαία ώθηση για την επιτάχυνση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, θα αποφέρει οφέλη για τους χρήστες των οχημάτων και θα τονώσει την καινοτομία και την τεχνολογική υπεροχή,

περιορίζοντας παράλληλα την αύξηση του κόστους για τους κατασκευαστές. Τα πρότυπα για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα συμβάλλουν επίσης στη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα αυστηροποίησης των στόχων, η προτιμώμενη επιλογή είναι να διατηρηθεί η κανονιστική προσέγγιση του καθορισμού στόχων μείωσης ανά πενταετία ώστε να ληφθούν υπόψη οι κύκλοι ανάπτυξης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Τα πιθανά έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα εξακολουθήσουν να αποτελούν μέρος του γενικού προϋπολογισμού της ΕΕ. Οι άλλες επιλογές που εξετάστηκαν θα οδηγούσαν σε σημαντική αύξηση του διοικητικού φόρτου, χωρίς να ωφελήσουν άμεσα τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Θα πρέπει να εισαχθεί η δυνατότητα χορήγησης παρέκκλισης από τον στόχο για τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής εντός και εκτός της ΕΕ.

2) Ειδικά κίνητρα για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (στο εξής: ZLEV)

Εξετάστηκαν διάφορες επιλογές όσον αφορά τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για τα ZLEV, όσον αφορά τόσο τον τύπο του μηχανισμού όσο και τον τύπο των οχημάτων που θα πρέπει να καλύπτει. Η προτιμώμενη επιλογή είναι η κατάργηση, από το 2030, του συστήματος παροχής κινήτρων για τα ZLEV, δεδομένου ότι η υιοθέτηση της χρήσης των ZLEV στην αγορά θα καθοδηγείται από τους αυστηρότερους στόχους CO₂ που θα ισχύουν από την εν λόγω ημερομηνία. Με τον τρόπο αυτό θα απλουστευτεί επίσης η νομοθεσία και θα αποφευχθεί ο κίνδυνος υπονόμησης της αποτελεσματικότητάς της.

3) Μηχανισμός για τη συνεκτίμηση της δυναμικής συμβολής των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους στόχους

Στο πλαίσιο αυτό, εξετάστηκαν δύο επιλογές: είτε ένας συντελεστής διόρθωσης των ανθρακούχων εκπομπών είτε ένα σύστημα πιστωτικών μορίων. Ωστόσο, η προτιμώμενη επιλογή είναι να μην συμπεριληφθεί ένας τέτοιος μηχανισμός λογιστικής καταγραφής, δεδομένου ότι δεν θα ήταν οικονομικά αποδοτικός, ούτε για τους κατασκευαστές ούτε για τους φορείς εκμετάλλευσης και την κοινωνία στο σύνολό της, θα δημιουργούσε σύγχυση ως προς τις ευθύνες των διαφόρων παραγόντων για την επίτευξη των στόχων, θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα και θα αύξανε τον διοικητικό φόρτο και την πολυπλοκότητα. Η προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών πραγματοποιείται μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, της οδηγίας για την εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ και της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

• **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Σύμφωνα με τη δέσμευση της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η πρόταση εκπονήθηκε χωρίς αποκλεισμούς, με βάση την πλήρη διαφάνεια και τη συνεχή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Σε σύγκριση με τον ισχύοντα κανονισμό, η πρόταση δεν αναμένεται να αυξήσει το διοικητικό κόστος για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες. Επιπλέον, προκειμένου η πρόταση να συμβάλει στην απλούστευση, προτείνεται η κατάργηση μίας ισχύουσας διάταξης, δηλαδή του μηχανισμού «πριμοδότησης» των ZLEV, από το 2030 και εξής, καθώς και η θέσπιση εξαίρεσης των κατασκευαστών με μικρό όγκο παραγωγής.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁵. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η ανάλυση και η επεξεργασία διαφορετικών συνόλων δεδομένων που σχετίζονται με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αποτελούν ουσιώδη στοιχεία της εφαρμογής και της επιβολής των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂. Λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών νομικών συνεπειών που συνδέονται με την ανάλυση και την επεξεργασία των εν λόγω συνόλων δεδομένων, απαιτούνται προσπάθειες για τη διασφάλιση της ορθότητας και της αξιοπιστίας των εν λόγω δραστηριοτήτων. Θα απαιτηθούν περαιτέρω πόροι εντός της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος. Λεπτομερής ανάλυση των δημοσιονομικών επιπτώσεων περιλαμβάνεται στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Υπάρχει ήδη ένα καθιερωμένο σύστημα για την παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές υποβάλλουν στην Επιτροπή, σε ετήσια βάση, στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμων των προσφάτως ταξινομημένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον ΕΟΠ, δημοσιεύει κάθε χρόνο τα οριστικά δεδομένα παρακολούθησης της προηγούμενης περιόδου υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων των κατασκευαστών όσον αφορά τους στόχους ή την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂. Η νομοθεσία θα εξακολουθήσει να βασίζεται σε αυτό το καθιερωμένο πλαίσιο παρακολούθησης και συμμόρφωσης.

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

Άρθρο 1 παράγραφος 1: Τροποποίηση του άρθρου 1 – Αντικείμενο και στόχοι

Το άρθρο 1 τροποποιείται προκειμένου να διευκρινιστεί ότι η πρόταση θεσπίζει επίσης την απαίτηση παρακολούθησης και δήλωσης ορισμένων δεδομένων για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 1 παράγραφος 2: Τροποποίηση του άρθρου 2 – Πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο 2 τροποποιείται προκειμένου να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, ώστε να περιλαμβάνει πλέον τα ρυμουλκούμενα, τα αστικά λεωφορεία, τα πούλμαν και άλλους τύπους φορτηγών. Οι παραπομπές στην οδηγία 2007/46/ΕΚ⁶ (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο για την έγκριση τύπου), η

⁵ ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

⁶ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους,

οποία καταργήθηκε από την 1η Σεπτεμβρίου 2020, αντικαθίστανται με παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858⁷ για την έγκριση τύπου, ο οποίος εφαρμόζεται έκτοτε. Οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂.

Άρθρο 1 παράγραφος 3: Τροποποίηση του άρθρου 3 – Ορισμοί

Επικαιροποιούνται ή προστίθενται ορισμένοι ορισμοί.

Άρθρο 1 παράγραφος 4: Νέα άρθρα 3α και 3β

Προστίθεται το άρθρο 3α, το οποίο ορίζει το ποσοστό μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων σε ορισμένα έτη και καθορίζει τον τρόπο κατανομής των στόχων αυτών στις επιμέρους ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Διευκρινίζεται επίσης ότι οι στόχοι δεν ισχύουν για οχήματα ειδικού σκοπού, οχήματα παντός εδάφους, οχήματα παντός εδάφους ειδικού σκοπού και επαγγελματικά οχήματα, όπως κινητούς γερανούς και δασικά ή γεωργικά οχήματα.

Στο άρθρο 3β καθορίζονται απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τον ενωσιακό στόλο νέων ρυμουλκούμενων, καθώς και στόχος οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία. Αυτός ο στόχος οχημάτων μηδενικών εκπομπών δεν ισχύει για τα πούλμαν που χρησιμοποιούνται για τις περιφερειακές και μεγάλων αποστάσεων επιβατικές μεταφορές, οι οποίες υπόκεινται μόνο στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στο άρθρο 3α.

Άρθρο 1 παράγραφος 6: Τροποποίηση του άρθρου 5 – Βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών

Το άρθρο 5 τροποποιείται προκειμένου το σύστημα παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να καταργηθεί το 2029.

Άρθρο 1 παράγραφος 7: Τροποποίηση του άρθρου 6 – Στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή

Το άρθρο 6 τροποποιείται προκειμένου να συμπεριληφθούν στους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή τόσο οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τα ρυμουλκούμενα όσο και ο στόχος οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα λεωφορεία.

Άρθρο 1 παράγραφος 8: Νέο άρθρο 6α – Μεταφορά οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών και νέο άρθρο 6β – Εξαίρεση των κατασκευαστών που παράγουν μικρό αριθμό οχημάτων

Προστίθεται νέο άρθρο 6α, το οποίο παρέχει στους κατασκευαστές τη δυνατότητα να μεταφέρουν μεμονωμένα οχήματα για τον υπολογισμό του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών CO₂, υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Προστίθεται νέο άρθρο 6β, το οποίο παρέχει στους κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 100 νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην ΕΕ τη δυνατότητα εξαίρεσης από τους στόχους εκπομπών CO₂ .

Άρθρο 1 παράγραφος 9: Τροποποίηση του άρθρου 7 – Πιστωτικά και χρεωστικά μόρια εκπομπών

Το άρθρο 7 τροποποιείται προκειμένου να επιτρέπεται στους κατασκευαστές να λαμβάνουν υπόψη πιστωτικά ή χρεωστικά μόρια εκπομπών και μετά την περίοδο υποβολής στοιχείων του 2029. Καθορίζεται επίσης πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2040.

Άρθρο 1 παράγραφος 10: Νέο άρθρο 7α – Απόδοση οχημάτων σε έναν κατασκευαστή και νέο άρθρο 7β – Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των οχημάτων της κατηγορίας M

Προστίθεται άρθρο 7α προκειμένου να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποίο τα ταξινομημένα οχήματα αποδίδονται σε έναν κατασκευαστή για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Προστίθεται νέο άρθρο 7β προκειμένου να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να υπολογίζονται οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των οχημάτων της κατηγορίας M σε περίπτωση που ο κατασκευαστής του πρωτογενούς οχήματος δεν είναι ο κατασκευαστής του ολοκληρωμένου οχήματος.

Άρθρο 1 παράγραφος 12: Τροποποίηση του άρθρου 9 – Επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης

Το άρθρο 9 τροποποιείται προκειμένου να καλύπτει πρόσθετες περιπτώσεις στις οποίες οι αρχές έγκρισης τύπου και οι κατασκευαστές πρέπει να αναφέρουν στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις από τα δεδομένα που δηλώθηκαν.

Άρθρο 1 παράγραφος 13: Τροποποίηση του άρθρου 10 – Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂

Το άρθρο 10 τροποποιείται προκειμένου να καλύπτει την αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂ των επιμέρους ομάδων οχημάτων που προστίθενται στο διευρυμένο πεδίο εφαρμογής.

Άρθρο 1 παράγραφος 14: Τροποποίηση του άρθρου 11 – Δημοσίευση των δεδομένων και των επιδόσεων των κατασκευαστών

Προστίθεται νέα παράγραφος προκειμένου να επιτρέπεται στην Επιτροπή να συμπληρώνει τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο ίδιο άρθρο, όταν οι εκπομπές αναφοράς πρέπει να προσαρμόζονται λόγω τροποποιήσεων στη διαδικασία προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ .

Άρθρο 1 παράγραφος 15: Τροποποίηση του άρθρου 13 – Επαλήθευση των εκπομπών CO₂ των εν χρήσει βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

Στο άρθρο 13 παράγραφος 3 προστίθεται πρόταση η οποία καθορίζει την υποχρέωση της αρμόδιας αρχής έγκρισης τύπου να εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα και να διαβιβάζει την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη όταν τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στα έγγραφα τεκμηρίωσης της έγκρισης τύπου δεν μπορούν να διορθωθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

Άρθρο 1 παράγραφος 16: νέα άρθρα 13α έως 13στ

Τα άρθρα 13α έως 13στ ενσωματώνουν τα άρθρα 4 έως 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 στον τροποποιημένο κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

Νέο άρθρο 13α – Παρακολούθηση και δήλωση από τα κράτη μέλη

Προστίθεται νέο άρθρο 13α, το οποίο αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, το οποίο καθορίζει την υποχρέωση των κρατών μελών να παρακολουθούν και να δηλώνουν ορισμένα δεδομένα σχετικά με τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Νέο άρθρο 13β – Παρακολούθηση και δήλωση από τους κατασκευαστές ή άλλες οντότητες

Προστίθεται νέο άρθρο 13β, το οποίο αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, το οποίο καθορίζει την υποχρέωση των κατασκευαστών ή άλλων οντοτήτων να παρακολουθούν και να δηλώνουν ορισμένα δεδομένα σχετικά με τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Προστίθεται νέα παράγραφος η οποία αποσαφηνίζει τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών και άλλων οντοτήτων που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος.

Νέο άρθρο 13γ – Κεντρικό μητρώο

Προστίθεται νέο άρθρο 13γ, που αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, το οποίο καθορίζει την υποχρέωση της Επιτροπής να τηρεί και να επικαιροποιεί κεντρικό μητρώο.

Νέο άρθρο 13δ – Δοκιμές επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο

Προστίθεται νέο άρθρο 13δ, που αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, το οποίο καθορίζει την υποχρέωση της Επιτροπής να παρακολουθεί τα αποτελέσματα των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.

Νέο άρθρο 13ε – Ποιότητα δεδομένων

Προστίθεται νέο άρθρο 13ε, το οποίο αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, σχετικά με την υποχρέωση της Επιτροπής, των αρμόδιων αρχών και των κατασκευαστών να διασφαλίζουν την ποιότητα των δεδομένων βάσει εκτελεστικής πράξης που πρέπει να εκδίδει η Επιτροπή.

Νέο άρθρο 13στ — Διοικητικά πρόστιμα

Προστίθεται νέο άρθρο 13στ, το οποίο αντιστοιχεί στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, σχετικά με τα διοικητικά πρόστιμα.

Άρθρο 1 παράγραφος 17: Τροποποίηση του άρθρου 14 – Τροποποιήσεις των παραρτημάτων

Το άρθρο 14 ορίζει όλες τις εξουσιοδοτήσεις της Επιτροπής να τροποποιεί τεχνικά στοιχεία των παραρτημάτων με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Συνδυάζει προϋπάρχουσες εξουσιοδοτήσεις των κανονισμών (ΕΕ) 2018/956 και (ΕΕ) 2019/1242 και προσθέτει νέες εξουσιοδοτήσεις, οι οποίες κατέστησαν αναγκαίες λόγω του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής του προτεινόμενου κανονισμού.

Άρθρο 1 παράγραφος 18: Τροποποίηση του άρθρου 15 – Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Το άρθρο 15 προτείνει την επανεξέταση του προτεινόμενου κανονισμού το 2028.

Άρθρο 1 παράγραφος 19: Τροποποίηση του άρθρου 17 – Άσκηση της εξουσιοδότησης

Οι παράγραφοι 2, 3 και 6 επικαιροποιούνται προκειμένου να προστεθούν οι παραπομπές στις εξουσιοδοτήσεις που περιλαμβάνονται στα νέα πρόσθετα άρθρα τα οποία ενσωματώνουν τις

διατάξεις του προηγούμενου κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 σχετικά με την παρακολούθηση και τη δήλωση.

Το *άρθρο 2* καταργεί τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956.

Το *άρθρο 3* ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», η οποία εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019³. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050, και ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων.

¹ EE C [...] της [...], σ. [...].

² EE C [...] της [...], σ. [...].

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

- (3) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.
- (4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγγώρια μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.
- (5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.
- (6) Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Fit for 55», η οποία εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2021, αποσκοπεί στην υλοποίηση του στόχου για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030. Καλύπτει δε ευρύ φάσμα τομέων πολιτικής. Η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω δέσμης μέτρων.
- (7) Στην ανακοίνωση σχετικά με το REPowerEU⁶ περιγράφεται ένα σχέδιο για την απεξάρτηση της Ένωσης από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα πολύ πριν από το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας. Στην ανακοίνωση τονίζεται η σημασία, μεταξύ άλλων, της περαιτέρω αύξησης της αποδοτικότητας και της μείωσης της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, όπου ο εξηλεκτρισμός μπορεί να συνδυαστεί με τη χρήση υδρογόνου από μη ορυκτές πηγές για την αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων.
- (8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

⁵ 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).

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Σχέδιο REPowerEU» [COM(2022) 230 final της 18.5.2022].

σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.

- (9) Αναμένεται ότι οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία συνεχίζεται.
- (10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, καθώς και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (11) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική⁷ προβλέπει την από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαίτερος υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

Το βιομηχανικό σχέδιο της Πράσινης Συμφωνίας⁸ θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας μηδενικών καθαρών εκπομπών και

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης» [COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021].

⁸ COM(2023) 62 final.

θα υποστηρίξει την ταχεία μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα. Στόχος του σχεδίου αυτού είναι να παράσχει ένα πιο υποστηρικτικό περιβάλλον για την επέκταση της ενωσιακής παραγωγικής ικανότητας όσον αφορά τις τεχνολογίες και τα προϊόντα μηδενικών καθαρών εκπομπών που απαιτούνται για την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων της Ευρώπης για το κλίμα.

- (12) Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁹.
- (13) Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με τα επίπεδα-στόχους που προτείνονται στο άρθρο 3α για το έτος 2030, τόσο το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο όσο και το επίπεδο κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα θα παραμείνουν περιορισμένα. Συνεπώς, ο σχετικός αντίκτυπος στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας θα παραμείνει επίσης περιορισμένος.
- (14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχων ανά πενταετία.
- (15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.
- (16) Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων σύναψης συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, την ανθεκτικότητα του εφοδιασμού, λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τη συμμετοχή προσφερόντων και αγαθών από τρίτες χώρες στην αγορά δημόσιων συμβάσεων της ΕΕ» [C(2019) 5494 final].
- (17) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά

⁹ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (στο εξής: ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030.

- (18) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και το συμπέρασμα ήταν ότι η δυνατότητα αυτή θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Επομένως, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.
- (19) Το αντικείμενο θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει επίσης τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης που ενσωματώνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 με τον παρόντα κανονισμό.
- (20) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει το ίδιο πεδίο εφαρμογής με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰.
- (21) Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου αυτοκινήτων, όπως οι γεωργικοί και δασικοί ελκυστήρες, τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και τα ερπυστριοφόρα οχήματα, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται και, κατά συνέπεια, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, και τα οποία λαμβάνουν προαιρετικά έγκριση τύπου, θα πρέπει επίσης να εξαιρούνται από την υποχρέωση επίτευξης των στόχων εκπομπών CO₂ του παρόντος κανονισμού, ώστε να μην δημιουργείται κίνητρο τα εν λόγω οχήματα να μην λαμβάνουν πλέον προαιρετικά έγκριση τύπου, γεγονός που θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και το περιβάλλον, εκτός εάν ο κατασκευαστής ζητά τη συμπερίληψη των εν λόγω οχημάτων.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα να ορίζουν εξαίρεση από την υποχρέωση επίτευξης των στόχων για οχήματα που δεν σχεδιάζονται ειδικά για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και τις ένοπλες δυνάμεις ή για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, αλλά ταξινομούνται για τέτοια χρήση, όπως τα κλασικά πούλμαν που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αστυνομικών ή ένοπλων δυνάμεων, επιβεβαιώνοντας ότι η εν λόγω εξαίρεση εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.

Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριματοφόρα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

- (22) Θα πρέπει να εισαχθούν ορισμένοι ορισμοί προκειμένου να εναρμονιστεί η ορολογία με την ορολογία της νομοθεσίας της Ένωσης για την έγκριση τύπου οχημάτων, και ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής¹².
- (23) Για τους σκοπούς της δυνατότητας μεταφοράς οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών που θεσπίστηκε προσφάτως, καθώς και της θέσπισης εξαίρεσης των κατασκευαστών που παράγουν μικρό μόνο αριθμό οχημάτων, θα πρέπει να προστεθεί στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 ορισμός του όρου «ομάδα συνδεδεμένων οντοτήτων», σύμφωνα ουσιαστικά με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³ για τα ελαφρά οχήματα.
- (24) Για τον καθορισμό των υποχρεώσεων των μεμονωμένων κατασκευαστών, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ στο σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων για τον νέο στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποτυπωθούν σε ειδικούς στόχους μείωσης για τις επιμέρους ομάδες, οι οποίες θα πρέπει να καθοριστούν με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που περιλαμβάνουν.
- (25) Δεδομένου ότι οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τα ρυμουλκούμενα έχουν ισχυρό αντίκτυπο στις συνολικές εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση ενέργειας των μηχανοκίνητων οχημάτων, θα πρέπει να καθοριστούν αντίστοιχοι στόχοι και για τα ρυμουλκούμενα.

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

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

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 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).

- (26) Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας του υποτομέα και της ανάγκης βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, θα πρέπει να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών.
- (27) Το υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αντανακλά την ανάγκη της κοινωνίας για οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές, μεταξύ άλλων και στις αγροτικές περιοχές. Η αυξημένη προσφορά αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών που προκύπτει από το εν λόγω υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο κόστος αγοράς, όσον αφορά τόσο την αρχική τιμή αγοράς όσο και το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, ώστε να αντανακλά την εξοικονόμηση ορυκτών καυσίμων που προκύπτει από τη λειτουργία τους. Η διαδικασία από κοινού προμήθειας αστικών λεωφορείων με βάση την πλατφόρμα καθαρών λεωφορείων μπορεί οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση του κόστους αγοράς των εν λόγω λεωφορείων, ενώ το προτεινόμενο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη για τη στήριξη των ευάλωτων πολιτών με μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια ή συνδρομές δημόσιων συγκοινωνιών. Τέλος, τα περιφερειακά και μεγάλων αποστάσεων λεωφορεία και πούλμαν, μεταξύ άλλων για μεταφορές σε αγροτικές περιοχές, εξακολουθούν να υπόκεινται στους στόχους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Με την παροχή στήριξης από το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ειδικές ανάγκες των αγροτικών περιοχών και να αποτραπεί η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών¹⁴ μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές.
- (28) Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, διότι δεν θεωρείται πλέον αναγκαίος μετά το εν λόγω χρονικό διάστημα ως κίνητρο για την προώθηση της εισόδου οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.
- (29) Δεδομένου ότι θα πρέπει να εξετάζεται η συμμόρφωση εμπορικών και όχι νομικών οντοτήτων, οι οικονομικά συνδεδεμένοι κατασκευαστές θα πρέπει, εντός ορισμένων ορίων, να έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν οχήματα μεταξύ τους για τους σκοπούς της λογιστικής καταγραφής των εν λόγω οχημάτων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.
- (30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.
- (31) Για την αποφυγή δυσανάλογα υψηλού κόστους συμμόρφωσης και τη μείωση του διοικητικού φόρτου, οι κατασκευαστές που παράγουν μικρό αριθμό οχημάτων και πληρούν ορισμένες νομικές απαιτήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τους στόχους εκπομπών CO₂. Λόγω της απαίτησης συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις δήλωσης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, υπάρχει κατάλληλος μηχανισμός ελέγχου για τους εν λόγω κατασκευαστές.
- (32) Το υφιστάμενο σύστημα πολυετών πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών θα πρέπει να παραταθεί έως το 2039, δεδομένου ότι οι στόχοι μείωσης εξακολουθούν να ενισχύονται μετά το 2030 έως το 2040 και απαιτούν μελλοντοστρεφείς τεχνικές εξελίξεις από την πλευρά των κατασκευαστών κατά την εν λόγω περίοδο.

¹⁴ Σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται στον κανονισμό για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, άρθρο 2 σημείο 2α.

- (33) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να ορίζει σαφώς για κάθε κατηγορία οχημάτων ποιος είναι ο κατασκευαστής στον οποίο θα πρέπει να αποδοθεί ένα όχημα, λαμβάνοντας ειδικά υπόψη κατ' αυτόν τον τρόπο τις διαφορετικές διατάξεις των οχημάτων της κατηγορίας M.
- (34) Οι κανόνες για την επαλήθευση των δεδομένων παρακολούθησης θα πρέπει επίσης να καλύπτουν πιθανές εκ των υστέρων διορθώσεις σφαλμάτων σε δεδομένα αυτού του είδους που δηλώνονται, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα πρέπει να χειρίζεται τις εν λόγω διορθώσεις για την εφαρμογή των στόχων εκπομπών CO₂ του στόλου.
- (35) Η αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂ θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει και τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται για πρώτη φορά στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.
- (36) Η παρακολούθηση και η δήλωση στοιχείων από τους κατασκευαστές και τα κράτη μέλη αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η συγχώνευση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να δημιουργήσει συνέργειες και να καταστήσει δυνατή την ερμηνεία των διατάξεων λαμβανομένων υπόψη των στόχων αμφοτέρων των κανονισμών.
- (37) Με την ευκαιρία της συγχώνευσης των διατάξεων παρακολούθησης και δήλωσης στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να αξιοποιηθεί η ευκαιρία να τροποποιηθούν ελαφρώς οι εν λόγω διατάξεις με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από τους δύο πρώτους κύκλους υποβολής στοιχείων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.
- (38) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο προσδιορισμός δεν θα διενεργείται πλέον μόνο από τους κατασκευαστές, η δήλωση των εκπομπών CO₂ και άλλων τεχνικών δεδομένων των οχημάτων θα πρέπει να επεκταθεί πέραν των κατασκευαστών, ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι οντότητες που διενεργούν τον προσδιορισμό των οχημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής¹⁵. Τα δεδομένα που πρέπει να δηλώνονται θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον φάκελο αρχείων του κατασκευαστή.
- (39) Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει υπόψη την τεχνική πρόοδο, την εξέλιξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών, τις αναγκαίες προσαρμογές με βάση την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, καθώς και να διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις δεδομένων και η διαδικασία παρακολούθησης και δήλωσης εξακολουθούν να έχουν διαχρονική αξία για την αξιολόγηση της συμβολής του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στις εκπομπές CO₂, ενώ θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά τόσο με τις νέες και προηγμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO₂ όσο και με τα αποτελέσματα των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο και να διασφαλίζει ότι το εύρος τιμών αντίστασης του αέρα παραμένει συναφές για τους σκοπούς της ενημέρωσης και της

¹⁵ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145).

συγκρισιμότητας, καθώς και να συμπληρώνει τις διατάξεις σχετικά με τα διοικητικά πρόστιμα.

- (40) Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των κριτηρίων για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων, τον ορισμό των επαγγελματικών οχημάτων, για τα εύρη λειτουργίας των διαφόρων τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος, τον κατάλογο και τους συντελεστές στάθμισης των προφίλ χρήσης, τα ωφέλιμα φορτία, τους αριθμούς επιβατών, τις μάζες επιβατών, τα τεχνικώς αποδεκτά μέγιστα ωφέλιμα φορτία, τον τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο αριθμό επιβατών και τους όγκους φορτίων των επιμέρους ομάδων οχημάτων και τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων, την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που προβλέπονται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, τον προσδιορισμό των δεδομένων που πρέπει να δηλώνουν τα κράτη μέλη για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο, την τροποποίηση του εύρους τιμών αντίστασης του αέρα, καθώς και όσον αφορά τον καθορισμό των κριτηρίων, του υπολογισμού και της μεθόδου είσπραξης των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους κατασκευαστές. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για την εξασφάλιση της ίσης συμμετοχής στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (41) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 θα πρέπει να καταργηθεί με χρονοδιάγραμμα που θα επιτρέπει την ολοκλήρωση της υπό εξέλιξη περιόδου υποβολής στοιχείων κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες κατά την έναρξη της εν λόγω περιόδου υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένης κάθε μεταγενέστερης επεξεργασίας των συλλεχθέντων δεδομένων. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστεί από την αρχή της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων.

- (42) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιείται ως εξής:

- (1) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχος

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη

του στόχου της Ένωσης για τη μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842¹⁶, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού¹⁷ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης τις απαιτήσεις για τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση.»

(2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε νέα οχήματα, τα οποία είτε έχουν λάβει έγκριση τύπου ή επιμέρους έγκριση τύπου βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 είτε δεν απαιτούν έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του ίδιου κανονισμού, και τα οποία ανήκουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) M₂ και M₃·

β) N₁, που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, N₂ και N₃·

γ) O₃ και O₄.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα εν λόγω οχήματα αναφέρονται ως βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα οχήματα που εμπίπτουν στα στοιχεία α) και β) αναφέρονται ως βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα.

Οι κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό αναφέρονται στις κατηγορίες οχημάτων όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού.»

β) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων, εάν έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά κατά την περίοδο αυτή και δεν έχουν ταξινομηθεί παλαιότερα εκτός της Ένωσης.»

ii) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά για περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα και ταξινομούνται με αποκλειστικό σκοπό τη μετάβαση σε χώρα εκτός της Ένωσης.»

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5 και 6:

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

¹⁷ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

«4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, τα εγκεκριμένα οχήματα που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στο άρθρο 3α του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν ο κατασκευαστής επιλέξει να συμπεριλάβει τα εν λόγω οχήματα στον υπολογισμό των οικείων ειδικών εκπομπών και στόχων CO₂ κατά τη δήλωση του οχήματος σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

5. Τα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις ή για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα όχημα με κινητήρα καύσης.

6. Οι υποχρεώσεις δήλωσης που καθορίζονται στα άρθρα 13α έως 13στ ισχύουν επίσης για τα οχήματα που δεν υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 του παρόντος άρθρου.»

(3) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) “εκπομπές αναφοράς CO₂”: ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο αναφοράς όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κάθε μία από τις επιμέρους ομάδες οχημάτων, που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 3α και 3β:

«3α) “περίοδος υποβολής στοιχείων”: η περίοδος ενός δεδομένου έτους από την 1η Ιουλίου έως τις 30 Ιουνίου του επόμενου έτους·

3β) “περίοδος αναφοράς”: η περίοδος υποβολής στοιχείων συγκεκριμένου έτους σε σχέση με την οποία καθορίζονται οι κανονιστικές υποχρεώσεις μείωσης για συγκεκριμένη επιμέρους ομάδα οχημάτων βάσει του παρόντος κανονισμού»·

γ) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5) “στόχος ειδικών εκπομπών CO₂”: ο στόχος εκπομπών CO₂ ενός μεμονωμένου κατασκευαστή, ο οποίος καθορίζεται ετησίως για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων σύμφωνα με το σημείο 4 του παραρτήματος I»·

δ) το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9) “επαγγελματικό όχημα”: βαρύ επαγγελματικό όχημα που προορίζεται να χρησιμοποιείται για ειδικά καθήκοντα, το οποίο, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσής του, όπως δηλώνεται από τα κράτη μέλη, πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I»·

ε) το σημείο 10 απαλείφεται·

στ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 10α και 10β:

«10α) “δηλών”: οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη δήλωση των δεδομένων στην Επιτροπή·

10β) “προσδιορισμός βαρέος επαγγελματικού οχήματος”: ο προσδιορισμός των οικείων εκπομπών CO₂ ή παραμέτρων εισόδου σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 ή η αξιολόγηση των επιδόσεων του όσον αφορά την επίδρασή του στις εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής»·

ζ) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11) “όχημα μηδενικών εκπομπών”: τα ακόλουθα οχήματα:

α) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα με εκπομπές CO₂, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, που δεν υπερβαίνουν τα 5 g/(t·km) ή 5 g/(p·km)·

β) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα που πληροί τις προϋποθέσεις του παραρτήματος I σημείο 1.1.4 του παρόντος κανονισμού, εάν δεν έχουν προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400·

γ) ρυμουλκούμενο εξοπλισμένο με διάταξη που υποστηρίζει ενεργά την πρόωσή του και δεν έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης ή έχει κινητήρα εσωτερικής καύσης με εκπομπές που δεν υπερβαίνουν τα 5 g CO₂/km, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ (ΕΚ) αριθ. 49.

η) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) “βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών”: βαρύ επαγγελματικό όχημα, το οποίο δεν είναι βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών, με ειδικές εκπομπές CO₂ κατά ποσοστό μικρότερο από το ήμισυ των εκπομπών αναφοράς CO₂ όλων των οχημάτων της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το βαρύ επαγγελματικό όχημα, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.3.4 του παραρτήματος I»·

θ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 16 έως 23:

«16) “πρωτογενές όχημα βαρέος επαγγελματικού οχήματος”: πρωτογενές όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, για την προσομοίωση του οποίου κατανέμεται γενικό αμάξωμα που

αντιστοιχεί στο πραγματικό αμάξωμα του βαρέος επαγγελματικού οχήματος όσον αφορά τις διαμορφώσεις δαπέδου (χαμηλό/υψηλό) και ορόφου (μονό/διπλό) και τυχόν άλλες παραμέτρους, κατά περίπτωση·

17) “ολοκληρωμένο όχημα”: ολοκληρωμένο όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

18) “πλήρες όχημα”: πλήρες όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

19) “όχημα παντός εδάφους”: όχημα παντός εδάφους, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

20) “όχημα ειδικού σκοπού”: όχημα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 31 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

21) “όχημα παντός εδάφους ειδικού σκοπού”: όχημα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στο μέρος Α σημείο 2.3.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

22) “πιστοποιητικό συμμόρφωσης”: πιστοποιητικό συμμόρφωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

23) “δημόσια σύμβαση”: στο πλαίσιο διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων, και εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, δημόσια σύμβαση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 5 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ, “συμβάσεις”, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, καθώς και “συμβάσεις παραχώρησης”, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ.»·

ι) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως “ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών” νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις.

Ως “συνδεδεμένες επιχειρήσεις” νοούνται:

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

i) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου· ή

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

iii) το δικαίωμα να διαχειρίζεται τις υποθέσεις της επιχείρησης·

β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν επί του κατασκευαστή τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.»

(4) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 3α έως 3γ:

**«Άρθρο 3α
Στόχοι εκπομπών CO₂**

1. Οι μέσες εκπομπές CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων, εκτός των οχημάτων ειδικού σκοπού, παντός εδάφους και παντός εδάφους ειδικού σκοπού, και επαγγελματικών οχημάτων μειώνονται, σε σύγκριση με τις μέσες εκπομπές CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2019, κατά τα ακόλουθα ποσοστά:

α) για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029 κατά 15 %·

β) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034 κατά 45 %·

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά 65 %·

δ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής των ετών 2040 και εξής κατά 90 %.

2. Στην επίτευξη των εν λόγω στόχων εκπομπών CO₂, οι επιμέρους ομάδες οχημάτων πρέπει να συμβάλλουν κατά τα οριζόμενα στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I.

3. Οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τον ενωσιακό στόλο νέων ρυμουλκούμενων μειώνονται σύμφωνα με το σημείο 4.3 του παραρτήματος I.

Άρθρο 3β

Στόχος οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι 100 % από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο αστικών λεωφορείων που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, επιβεβαιώνοντας ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και ότι είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί ένα όχημα μη μηδενικών εκπομπών για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τον καθορισμό του μέγιστου μεριδίου οχημάτων που μπορεί να εξαιρέσει ένα κράτος μέλος, καθώς και της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την εδαφική μορφολογία και τις μετεωρολογικές συνθήκες που δικαιολογούν την εξαίρεση που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

3. Όσον αφορά τη χρήση των οχημάτων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την παροχή κοινών τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων προτύπων, όσον αφορά τα εξής:

α) την τεχνική και ανοικτή διαλειτουργικότητα μεταξύ των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των οχημάτων, από πλευράς φυσικών συνδέσεων και ανταλλαγής πληροφοριών·

β) την ασφαλή και προστατευμένη κοινοποίηση και χρήση των δεδομένων που δημιουργούνται.

Άρθρο 3γ

Διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας και τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

2. Η συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού αξιολογείται, μεταξύ άλλων, με βάση:

α) το ποσοστό των προϊόντων ή των προσφορών που είναι καταγόμενα/-ες από τρίτες χώρες, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

β) τη θέσπιση από τρίτες χώρες περιοριστικού ή στρεβλωτικού μέτρου για τα εν λόγω οχήματα ή για την τεχνική και ανοικτή διαλειτουργικότητα μεταξύ των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των οχημάτων·

γ) τη διαθεσιμότητα βασικών ανταλλακτικών για τη λειτουργία του εξοπλισμού που αποτελεί το αντικείμενο της προσφοράς·

δ) τη δέσμευση του προσφέροντος ότι πιθανές αλλαγές στην εφοδιαστική του αλυσίδα κατά την εκτέλεση της σύμβασης δεν θα επηρεάσουν αρνητικά την εκτέλεση της σύμβασης·

ε) πιστοποίηση ή τεκμηρίωση που αποδεικνύει ότι η οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας του προσφέροντος θα του εξασφαλίζει τη δυνατότητα συμμόρφωσης με την απαίτηση της ασφάλειας του εφοδιασμού.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 3β, στη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού εφαρμόζεται συντελεστής στάθμισης από 15 % έως 40 % των κριτηρίων ανάθεσης. »·

- (5) στο άρθρο 4 πρώτο εδάφιο, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«α) τα δεδομένα που δηλώθηκαν για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων· και»
- (6) το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. Από την 1η Ιουλίου 2020 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων μέχρι την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.
Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ όλων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο του κατασκευαστή.»
- β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025 έως το 2029, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθορίζεται βάσει δείκτη αναφοράς 2 % σύμφωνα με το σημείο 2.3.2 του παραρτήματος I.»
- γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«4. Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 3 % κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή στον εν λόγω συντελεστή των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N, πλην των οχημάτων των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά 1,5 % κατ' ανώτατο όριο.»
- (7) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή

Από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ο εν λόγω στόχος καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 4.1 του παραρτήματος I.»

- (8) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 6α και 6β:

«Άρθρο 6α

Μεταφορά οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών

1. Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών σύμφωνα με το άρθρο 4 και το σημείο 2.2 του παραρτήματος I, είναι δυνατή η μεταφορά μεμονωμένων οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών, υπό τους ακόλουθους όρους:

α) για όλες τις μεταφορές: το αίτημα πρέπει να υποβάλλεται από κοινού από τον μεταφέροντα κατασκευαστή και τον παραλαμβάνοντα κατασκευαστή·

β) για τη μεταφορά οχημάτων πλην των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ο μεταφέρων κατασκευαστής και ο παραλαμβάνων κατασκευαστής πρέπει να ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών·

γ) για μεταφορές οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ κατασκευαστών που δεν ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών: ο αριθμός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που μεταφέρονται σε έναν κατασκευαστή δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % του συνόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Οι κατασκευαστές κοινοποιούν τα αιτήματα μεταφοράς στην Επιτροπή χρησιμοποιώντας τα ηλεκτρονικά εργαλεία που παρέχει η Επιτροπή.

2. Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι μεταφοράς, δεν λαμβάνει υπόψη το μεταφερόμενο όχημα για τον υπολογισμό των σχετικών τιμών για τον μεταφερόμενο κατασκευαστή, αλλά το λαμβάνει υπόψη για τον υπολογισμό των σχετικών τιμών για τον παραλαμβάνοντα κατασκευαστή.

Άρθρο 6β

Εξαίρεση των κατασκευαστών που παράγουν μικρό αριθμό οχημάτων

1. Εάν κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου υποβολής στοιχείων ταξινομήθηκαν λιγότερα από 100 νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ενός κατασκευαστή, τόσο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ που προβλέπονται στο άρθρο 4 και στο σημείο 2.7 του παραρτήματος I όσο και οι στόχοι ειδικών εκπομπών CO₂, όπως προβλέπονται στο άρθρο 6 και στο σημείο 4.1 του παραρτήματος I, ορίζονται σε “0” κατά την αντίστοιχη περίοδο υποβολής στοιχείων.
 2. Οι τιμές των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και των ειδικών εκπομπών CO₂ δεν περιλαμβάνονται στη δημοσίευση βάσει του άρθρου 11 για τους οικείους κατασκευαστές και τις σχετικές περιόδους υποβολής στοιχείων.
 3. Η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή·
 - β) εάν ο κατασκευαστής ζητήσει μεταφορά οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 6α·
 - γ) εάν ο κατασκευαστής είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών οι οποίοι ταξινόμησαν συνολικά περισσότερα από 100 οχήματα κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων ή με άλλον κατασκευαστή για τον οποίο δεν ισχύει η εξαίρεση της παραγράφου 1.
 4. Οι κατασκευαστές που ανήκουν σε ομάδα κατά την έννοια της παραγράφου 3 στοιχείο γ) ενημερώνουν την Επιτροπή αν ταξινόμησαν λιγότερα από 100 οχήματα σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.
 5. Οι κατασκευαστές για τους οποίους δεν ισχύει η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 ενημερώνουν την Επιτροπή σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων σχετικά με όλες τις συνδεδεμένες με αυτούς επιχειρήσεις που πληρούν τους όρους της εξαίρεσης που προβλέπεται στην παράγραφο 1.
 6. Οι κατασκευαστές κοινοποιούν τις αναγκαίες πληροφορίες στην Επιτροπή χρησιμοποιώντας τα ηλεκτρονικά εργαλεία που παρέχει η Επιτροπή.»
- (9) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂ κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039, λαμβάνονται υπόψη τα πιστωτικά ή χρεωστικά μόρια εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 5 του παραρτήματος I, τα οποία αντιστοιχούν στον αριθμό των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή σε μια περίοδο υποβολής στοιχείων, πολλαπλασιαζόμενα με:»

β) στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, το έτος «2029» αντικαθίσταται από το έτος «2039»·

γ) στην παράγραφο 1, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039. Ωστόσο, το σύνολο των χρεωστικών μορίων εκπομπών ενός κατασκευαστή δεν υπερβαίνει το 5 % του στόχου ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή, πολλαπλασιαζόμενο με τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή κατά την περίοδο αυτή (στο εξής: όριο χρεωστικών μορίων εκπομπών).»

δ) στην παράγραφο 1, το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.»

ε) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι πορείες μείωσης των εκπομπών CO₂ καθορίζονται για κάθε κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος I, με βάση τις ακόλουθες γραμμικές πορείες:

α) μεταξύ των εκπομπών αναφοράς CO₂ και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών 2025 ή 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)·

β) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο β)·

γ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο γ)· και

δ) μεταξύ του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035 και του στόχου εκπομπών CO₂ για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2040, όπως ορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο δ).»

(10) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 7α και 7β:

«Άρθρο 7α

Απόδοση οχημάτων σε έναν κατασκευαστή

Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του άρθρου 4 και των στόχων ειδικών εκπομπών CO₂ του άρθρου 6, τα οχήματα που ταξινομούνται σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων αποδίδονται στους ακόλουθους κατασκευαστές:

- α) για τα οχήματα της κατηγορίας N, στον κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- β) για τα οχήματα της κατηγορίας M, στον κατασκευαστή πρωτογενών οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 29 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·
- γ) για τα οχήματα της κατηγορίας O, στον κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

Άρθρο 7β

Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των οχημάτων κατηγορίας M

Για τα οχήματα της κατηγορίας M, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σε επιμέρους ομάδα ενός κατασκευαστή, ένα νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M θεωρείται με τις ειδικές του εκπομπές CO₂ ως πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα στο σημείο 2.2.2 του παραρτήματος I και δεν λαμβάνεται υπόψη στο σημείο 2.2.3 του παραρτήματος I·

β) ωστόσο, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7α στοιχείο β), και με την επιφύλαξη του όρου που προβλέπεται στην παράγραφο 3, ένα νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M λαμβάνεται υπόψη με τις ειδικές εκπομπές CO₂ του πρωτογενούς οχήματός του στο σημείο 2.2.3 του παραρτήματος I και δεν λαμβάνεται υπόψη στο σημείο 2.2.2 του παραρτήματος I·

γ) το αίτημα που αναφέρεται στο στοιχείο β) για νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα της κατηγορίας M δεν είναι αποδεκτό εάν ο κατασκευαστής του, όπως ορίζεται στο άρθρο 7α στοιχείο β), και ο κατασκευαστής του πλήρους ή ολοκληρωμένου οχήματός του, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις ή η ίδια νομική οντότητα. Με την υποβολή του εν λόγω αιτήματος, ο κατασκευαστής δηλώνει ότι ο όρος αυτός ισχύει και παρέχει υποστηρικτικές πληροφορίες στην Επιτροπή, εφόσον του ζητηθεί·

δ) η Επιτροπή, με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, διαθέτει εγκαίρως σε ηλεκτρονική μορφή τα εργαλεία και τις διαδικαστικές οδηγίες που απαιτούνται, ώστε οι κατασκευαστές να κοινοποιούν τα αιτήματα που αναφέρονται στο στοιχείο β).»·

(11) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1 στοιχείο α), η φράση «έως το 2029» αντικαθίσταται από τη φράση «και εξής»·
- β) στην παράγραφο 1, το στοιχείο β) απαλείφεται·

γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ο κατασκευαστής θεωρείται ότι έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών CO₂ σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν, σε οποιαδήποτε από τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028, 2030 έως 2033, 2035 έως 2038, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το όριο των χρεωστικών μορίων εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·

β) όταν, κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034, 2039 και 2040, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών είναι θετικό·

γ) όταν, από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2041 και εξής, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή υπερβαίνουν τον στόχο των οικείων ειδικών εκπομπών CO₂ .»·

(12) το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αρχές έγκρισης τύπου και οι κατασκευαστές αναφέρουν στην Επιτροπή, χωρίς καθυστέρηση, οποιαδήποτε από τις ακόλουθες αποκλίσεις από τα δεδομένα που δηλώθηκαν:

α) όταν οι τιμές των εκπομπών CO₂ των εν χρήσει βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού, αποκλίνουν από τις τιμές που αναφέρονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στον φάκελο πληροφοριών πελάτη που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

β) όταν εντοπίζονται σφάλματα τα οποία οφείλονται σε εσφαλμένα δεδομένα εισόδου ή άλλες αιτίες κατά την εκτέλεση του προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ ·

γ) όταν εντοπίζονται σφάλματα κατά την εκτέλεση της παρακολούθησης και της δήλωσης των εκπομπών CO₂ ·

δ) τυχόν άλλες αποκλίσεις πλην εκείνων που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ).»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αποκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για τους σκοπούς του υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή και των εκπομπών αναφοράς CO₂ και εξετάζει το ενδεχόμενο να τροποποιήσει αναλόγως τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 11. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τις αποκλίσεις εάν ο επανυπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή ή των εκπομπών αναφοράς CO₂ οδηγεί σε απόκλιση μικρότερη του 0,1 %.»·

(13) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αξιολόγηση των εκπομπών αναφοράς CO₂

1. Για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών αναφοράς CO₂ των επιμέρους ομάδων οχημάτων, στις οποίες εφαρμόζεται περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους 2024 ή αργότερα ως περίοδος αναφοράς σύμφωνα με το σημείο 3.2 του παραρτήματος I, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή των όρων υπό τους οποίους προσδιορίστηκαν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ και προσδιορίζει αν οι εν λόγω εκπομπές αυξήθηκαν αδικαιολόγητα και, εάν ναι, τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διορθωθούν.
2. Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πρέπει να διορθωθούν όλες ή ορισμένες από τις εκπομπές αναφοράς, εκδίδει εκτελεστική πράξη, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2, όπου πραγματοποιούνται οι εν λόγω διορθώσεις.»

(14) το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κατάλογος που πρέπει να δημοσιεύεται έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο έληξε μια περίοδος αναφοράς περιλαμβάνει τις εκπομπές αναφοράς CO₂ που προσδιορίζονται κατά την εν λόγω περίοδο αναφοράς.»

- β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή τροποποιεί τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 1:

- α) όταν τροποποιούνται οι διαδικασίες έγκρισης τύπου που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, εκτός από τις τροποποιήσεις που σχετίζονται με τις τιμές του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, κατά τρόπο ώστε το επίπεδο των εκπομπών CO₂ των αντιπροσωπευτικών οχημάτων που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο να αυξάνεται ή να μειώνεται κατά περισσότερο από 5 g CO₂ /km:

- i) οι προσαρμοσμένες εκπομπές αναφοράς υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος II·

- ii) οι νέες τιμές δημοσιεύονται ως συμπλήρωμα των προηγούμενων τιμών, με αναφορά της περιόδου υποβολής στοιχείων κατά την οποία εφαρμόζονται για πρώτη φορά·

- β) όταν τα παραρτήματα έχουν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ):

- i) οι ήδη δημοσιευθείσες εκπομπές αναφοράς CO₂ επανυπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I, λαμβανομένων υπόψη των παραμέτρων που τροποποιούνται σύμφωνα με ένα από τα στοιχεία α) έως στ) του άρθρου 14 παράγραφος 1·

ii) το επανυπολογισθέν σύνολο εκπομπών αναφοράς CO₂ δημοσιεύεται και αντικαθιστά το προηγούμενο σύνολο εκπομπών αναφοράς από την περίοδο υποβολής στοιχείων κατά την οποία εφαρμόζονται για πρώτη φορά οι παράμετροι που τροποποιούνται σύμφωνα με ένα από τα στοιχεία α) έως στ) του άρθρου 14 παράγραφος 1.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Σε περίπτωση τροποποιήσεων των διαδικασιών έγκρισης τύπου που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α), η τροποποιητική εκτελεστική πράξη είτε προσδιορίζει είτε θεσπίζει μεθοδολογία για τον ορισμό ενός ή περισσότερων αντιπροσωπευτικών οχημάτων μιας επιμέρους ομάδας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στατιστικών συντελεστών στάθμισής τους και των τιμών του ωφέλιμου φορτίου και του αριθμού επιβατών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂, βάσει των οποίων καθορίζεται η προσαρμογή που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α), λαμβανομένων υπόψη των δεδομένων παρακολούθησης που δηλώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και των τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων που απαριθμούνται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

(15) στο άρθρο 13 παράγραφος 3, προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Όταν τα δεδομένα που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη, στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης και στα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα και διαβιβάζει την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.»

(16) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 13α έως 13στ:

«Άρθρο 13α

Παρακολούθηση και δήλωση στοιχείων από τα κράτη μέλη

1. Με αφετηρία την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους [Υπηρεσία εκδόσεων: να προστεθεί το έτος: εάν η έναρξη ισχύος είναι προγενέστερη της 1ης Ιουλίου, να προστεθεί το έτος έναρξης ισχύος του κανονισμού μείον 1· εάν η έναρξη ισχύος είναι μεταγενέστερη της 30ής Ιουνίου, να προστεθεί το επόμενο έτος], τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Α τα οποία αφορούν τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση.

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

2. Οι αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και τη δήλωση δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εκείνες που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

3. Τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης υπόκεινται στην υποχρέωση του παρόντος άρθρου, εκτός εάν εξαιρούνται βάσει άλλων διατάξεων.

4. Τα οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία, για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης και για χρήση από τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, καθώς και τα οχήματα που ταξινομούνται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, υπόκεινται στην υποχρέωση του παρόντος άρθρου, ανεξάρτητα από το αν εξαιρούνται από το άρθρο 3α, εκτός εάν εξαιρούνται βάσει άλλων διατάξεων.

Άρθρο 13β

Υποβολή στοιχείων από τους κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος

1. Οι κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος το οποίο αφορούν οι υποχρεώσεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 ή του άρθρου 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 υποβάλλουν τα δεδομένα του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV μέρος Β.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, δηλώνουν στην Επιτροπή τα εν λόγω δεδομένα για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα με ημερομηνία προσδιορισμού ή αξιολόγησης που εμπίπτει στην περίοδο υποβολής στοιχείων που λήγει στις 30 Ιουνίου, σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα V.

Η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει για κατασκευαστές ή άλλες οντότητες που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6β.

2. Κάθε κατασκευαστής ή άλλη οντότητα κατά την έννοια της παραγράφου 1 ορίζει σημείο επαφής για τους σκοπούς της δήλωσης δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

3. Η υποχρέωση δήλωσης βάσει του άρθρου 13α παράγραφοι 3 και 4 ισχύει για τους κατασκευαστές και άλλες οντότητες κατά την έννοια της παραγράφου 1.

Άρθρο 13γ

Κεντρικό μητρώο δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα

1. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα (στο εξής: μητρώο) που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

Το μητρώο είναι δημοσίως διαθέσιμο, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις δεδομένων που απαριθμούνται στο σημείο 3.2.2 του παραρτήματος V.

Όσον αφορά την καταχώριση δεδομένων 23 που προσδιορίζεται στο παράρτημα IV μέρος Β σημείο 2, η τιμή δημοσιοποιείται σε μορφή εύρους, όπως καθορίζεται στο παράρτημα IV μέρος Γ.

2. Τη διαχείριση του μητρώου αναλαμβάνει ο Οργανισμός για λογαριασμό της Επιτροπής.

Άρθρο 13δ

Παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης στο οδικό δίκτυο

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί, όπου υπάρχουν, τα αποτελέσματα των δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν στο οδικό δίκτυο στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 για την επαλήθευση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού μέσω του καθορισμού των στοιχείων που πρέπει να δηλώνονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 13ε

Ποιότητα δεδομένων

1. Οι αρμόδιες αρχές και οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την ορθότητα και την ποιότητα των δεδομένων που δηλώνουν σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β. Ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή για τυχόν σφάλματα που διαπιστώνονται στα δεδομένα που δηλώνονται.
2. Η Επιτροπή διενεργεί δική της επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.
3. Σε περίπτωση που η Επιτροπή πληροφορηθεί την ύπαρξη σφαλμάτων στα δεδομένα ή παρατηρήσει, κατά τη δική της επαλήθευση, ασυμφωνίες στο σύνολο δεδομένων, προβαίνει, όπου αρμόζει, στις απαραίτητες ενέργειες για τη διόρθωση των δεδομένων που δημοσιεύονται στο μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 13γ.
4. Η Επιτροπή δύναται, μέσω εκτελεστικών πράξεων, να καθορίζει τις ενέργειες επαλήθευσης και διόρθωσης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 16.

Άρθρο 13στ

Διοικητικά πρόστιμα

1. Η Επιτροπή δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο σε καθεμία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν κρίνει ότι τα δεδομένα που δήλωσε ο κατασκευαστής σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού αποκλίνουν από τα δεδομένα που προκύπτουν από το αρχείο εγγραφών του κατασκευαστή ή το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου κινητήρων που εκδίδεται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και η απόκλιση γίνεται με πρόθεση ή από βαρεία αμέλεια·

β) όταν τα δεδομένα δεν υποβάλλονται εντός της προθεσμίας που ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 και η καθυστέρηση δεν μπορεί να αιτιολογηθεί δεόντως.

Η Επιτροπή, για τους σκοπούς της επαλήθευσης των δεδομένων που αναφέρονται στο στοιχείο α), διαβουλεύεται με τις αρμόδιες για την έγκριση αρχές.

Τα διοικητικά πρόστιμα είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά και δεν υπερβαίνουν τα 30 000 EUR ανά βαρύ επαγγελματικό όχημα για το οποίο υποβλήθηκαν αποκλίνοντα ή καθυστερούμενα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β).

2. Η Επιτροπή, με βάση τις αρχές που καθορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της διαδικασίας, των μεθόδων υπολογισμού και της είσπραξης των διοικητικών προστίμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 τηρούν τις ακόλουθες αρχές:

α) κατά τη διαδικασία που έχει καθιερώσει η Επιτροπή γίνεται σεβαστό το δικαίωμα στη χρηστή διοίκηση, και ιδίως το δικαίωμα ακρόασης και το δικαίωμα πρόσβασης στον φάκελο, τηρουμένων των νόμιμων συμφερόντων της εμπιστευτικότητας και του εμπορικού απορρήτου·

β) κατά τον υπολογισμό του κατάλληλου διοικητικού προστίμου, η Επιτροπή βασίζεται στις αρχές της αποτελεσματικότητας, της αναλογικότητας και της αποτρεπτικότητας, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τη σοβαρότητα και τις συνέπειες της απόκλισης ή καθυστέρησης, τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αφορά η απόκλιση ή η καθυστερημένη υποβολή δεδομένων, την καλή πίστη του κατασκευαστή, τον βαθμό της δέουσας επιμέλειας και συνεργασίας του κατασκευαστή, την επανάληψη, τη συχνότητα ή τη διάρκεια της απόκλισης ή της καθυστέρησης, καθώς και προηγούμενες κυρώσεις που έχουν επιβληθεί στον ίδιο κατασκευαστή·

γ) τα διοικητικά πρόστιμα συλλέγονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση με καθορισμό προθεσμιών πληρωμής και, ανάλογα με την περίπτωση, μεταξύ άλλων με πρόβλεψη της δυνατότητας διαχωρισμού των πληρωμών σε περισσότερες δόσεις και στάδια.

4. Τα ποσά των διοικητικών προστίμων θεωρούνται έσοδο για το γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.»

(17) το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Τροποποιήσεις των παραρτημάτων

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τα στοιχεία του παραρτήματος I που παρατίθενται κατωτέρω, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος, η εξέλιξη της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών, οι αναγκαίες προσαρμογές βάσει της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και οι τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, ιδίως των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009:

α) τα κριτήρια για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.1·

β) τα κριτήρια για τον ορισμό των επαγγελματικών οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.2·

γ) τα κριτήρια για τα εύρη λειτουργίας των διαφόρων τεχνολογιών συστημάτων μετάδοσης ισχύος που καθορίζονται στο σημείο 1.3·

δ) τον κατάλογο των προφίλ χρήσης που καθορίζεται στο σημείο 1.4·

ε) τον συντελεστή στάθμισης των προφίλ χρήσης που καθορίζεται στο σημείο 2.1·

- στ) τα ωφέλιμα φορτία, τους αριθμούς επιβατών, τις μάζες επιβατών, τα τεχνικώς αποδεκτά μέγιστα ωφέλιμα φορτία, τον τεχνικώς αποδεκτό μέγιστο αριθμό επιβατών και τους όγκους φορτίων των επιμέρους ομάδων οχημάτων *sg* που καθορίζονται στο σημείο 2.5·
- ζ) τις τιμές των ετήσιων διανυθέντων χιλιομέτρων που καθορίζονται στο σημείο 2.6.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τα ακόλουθα στοιχεία στο παράρτημα IV:
- α) τις απαιτήσεις δεδομένων που καθορίζονται στο μέρος A και στο μέρος B, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος, οι αναγκαίες προσαρμογές βάσει της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και οι τροποποιήσεις της υποκείμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, ιδίως των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009·
- β) την επικαιροποίηση ή την προσαρμογή του εύρους τιμών που καθορίζεται στο μέρος Γ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στον σχεδιασμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και να διασφαλίζεται ότι το εύρος τιμών παραμένει συναφές για τους σκοπούς της ενημέρωσης και της συγκρισιμότητας.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να τροποποιήσει τα ακόλουθα στοιχεία στο παράρτημα V:
- α) την προσαρμογή της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που καθορίζεται στο παράρτημα V, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και να πραγματοποιείται η προσαρμογή της στην τεχνική πρόοδο·
- β) την τροποποίηση του σημείου 3.2 με την προσθήκη νέων καταχωρίσεων δεδομένων που προστέθηκαν προσφάτως στο μητρώο.»
- (18) το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Επανεξέταση

Η Επιτροπή το 2028 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.»

- (19) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14

παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].»·

β) στην παράγραφο 3, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.»·

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13γ παράγραφος 3, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 1»·

(20) τα παραρτήματα I, II και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 αντικαθίστανται από το κείμενο του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού·

(21) το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παραρτήματα IV, V και VI στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

Άρθρο 2

Κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 καταργείται από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία εφαρμογής].

Οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου [Υπηρεσία εκδόσεων: να προστεθεί το ημερολογιακό έτος = έτος της 1ης Ιουλίου μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας πράξης].

Ωστόσο, όσον αφορά τις περιόδους υποβολής στοιχείων πριν από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = ημερομηνία εφαρμογής], εξακολουθούν να εφαρμόζονται ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί το ημερολογιακό έτος = έτος της 1ης Ιουλίου μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας πράξης] και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/956, όπως ισχύει στις 30 Ιουνίου [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί το ημερολογιακό έτος = έτος της 1ης Ιουλίου μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας πράξης].

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

Στρασβούργο,

*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

Πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης και όσον αφορά την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Τομέας 3 – Φυσικοί πόροι και περιβάλλον
Τίτλος 9 – Περιβάλλον και δράση για το κλίμα

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- νέα δράση
- νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια²⁵
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Γενικός στόχος της παρούσας πρότασης είναι, αφενός, να παράσχει νέα πρότυπα για τις εκπομπές με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και, αφετέρου, να συμβάλει στη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στο ευρύτερο πλαίσιο του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ έως το 2030 και της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050.

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρότασης είναι οι εξής:

Μείωση των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα, και, ταυτόχρονα, συμβολή στη βελτίωση της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ.

Παροχή οφελών για τους Ευρωπαίους μεταφορείς και χρήστες μεταφορών, η πλειονότητα των οποίων είναι ΜΜΕ, οφέλη που προκύπτουν από την ευρύτερη ανάπτυξη οχημάτων υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης.

Ενίσχυση της υπεροχής του κλάδου στους τομείς της τεχνολογίας και της καινοτομίας στην ΕΕ με τη διοχέτευση επενδύσεων σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

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

²⁵ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Η πρόταση θα διασφαλίσει τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, θα αποφέρει οφέλη για τους μεταφορείς και τους χρήστες μεταφορών όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και θα ενισχύσει την υπεροχή της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ στους τομείς της τεχνολογίας και της καινοτομίας. Πρόσθετα παράλληλα οφέλη αναμένεται να είναι η αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και η βελτίωση της ενεργειακής ασφάλειας.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

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

Έχουν προσδιοριστεί οι ακόλουθοι δείκτες:

1. Οι μέσες εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για τον συνολικό στόλο της ΕΕ, οι οποίες μετρώνται κατά την έγκριση τύπου, θα παρακολουθούνται σε ετήσια βάση.
2. Οι συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων απογραφών των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη.
3. Ο αριθμός και το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων δεδομένων παρακολούθησης που υποβάλλουν τα κράτη μέλη.
4. Το επίπεδο καινοτομίας θα μετράται με βάση τα νέα διπλώματα ευρεσιτεχνίας των Ευρωπαίων κατασκευαστών αυτοκινήτων που σχετίζονται με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών μέσω δημοσίως διαθέσιμων βάσεων δεδομένων για τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας.
5. Το επίπεδο απασχόλησης θα παρακολουθείται με βάση τα διαθέσιμα στο κοινό στατιστικά στοιχεία της Eurostat σχετικά με τα ανά κλάδο δεδομένα για την απασχόληση στην ΕΕ.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

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

Οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση θα πρέπει να παρακολουθούν και να δηλώνουν τις εκπομπές και να συμμορφώνονται με τους αναθεωρημένους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) τεχνικά δεδομένα σχετικά με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά.

1.5.2. 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.

Η κλιματική αλλαγή συνιστά διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να λυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Απαιτείται συντονισμός της δράσης για το κλίμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας.

Οι πρωτοβουλίες σε εθνικό και τοπικό επίπεδο δεν θα είναι επαρκείς. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ θα οδηγούσε σε κίνδυνο κατακερματισμού της αγοράς. Τα επιμέρους κράτη μέλη, από μόνα τους, θα αντιπροσώπευαν επίσης υπερβολικά μικρή αγορά για να μπορούν να καθοδηγήσουν αλλαγές σε επίπεδο κλάδου και να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρόταση βασίζεται στην υφιστάμενη νομοθεσία τόσο για τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης όσο και για τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂.

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

Η παρούσα πρόταση είναι συμβατή με τους στόχους του NextGenerationEU και του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2021-2027²⁶, οι οποίοι θα συμβάλουν στην επίτευξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης την οποία επιδιώκει η Ευρώπη.

Η παρούσα νομοθετική πρόταση είναι συμπληρωματική και διατηρεί τη συνοχή με τις σχετικές προτάσεις της δέσμης «Fit for 55», καθώς και με την πρόταση για τα πρότυπα Euro 7.

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

A.A.

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_el

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 2024 έως το 2025,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης²⁷

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
- σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΙΠΙΑ 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:

A.A.

²⁷ Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Η πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρήση των υφιστάμενων διοικητικών ρυθμίσεων της ΓΔ CLIMA με το JRC και αύξηση της συνεισφοράς στον ΕΟΠ.

Απαιτείται συλλογή δεδομένων από διάφορες πηγές, μεταξύ άλλων από τα κράτη μέλη, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου. Ο συντονισμός των δραστηριοτήτων συλλογής δεδομένων πραγματοποιείται από τον ΕΟΠ και τη ΓΔ CLIMA, με τη συνδρομή και του JRC.

Τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές υποβάλλουν ετησίως δεδομένα σχετικά με τις νέες ταξινομήσεις οχημάτων. Τα εν λόγω σύνολα δεδομένων αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τα πρότυπα και την επιβολή τυχόν προστίμων. Τα δεδομένα επιβεβαιώνονται στη συνέχεια με απόφαση της Επιτροπής.

Η πρόταση απαιτεί πρόσθετη αξιολόγηση δεδομένων από την Επιτροπή και τον ΕΟΠ λόγω των νέων ομάδων οχημάτων που καλύπτονται, των διατάξεων σχετικά με τις εξαιρέσεις των κατασκευαστών με μικρό όγκο παραγωγής και της μεταφοράς οχημάτων.

Τα δεδομένα σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και/ή ηλεκτρικής ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες, όπως καταγράφονται επί των οχημάτων, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με τις εν χρήσει επιδόσεις, θα υποβάλλονται σε ετήσια βάση, μεταξύ άλλων και για τα οχήματα που προστίθενται στο πεδίο εφαρμογής. Οι ισχύουσες νομικές διατάξεις για τις πραγματικές και εν χρήσει συνθήκες ενισχύθηκαν από τον συννομοθέτη, σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής.

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 δεν υλοποιεί χρηματοδοτικό πρόγραμμα, αλλά χαράσσει μακροπρόθεσμη πολιτική. Οι τρόποι διαχείρισης, οι μηχανισμοί εκτέλεσης της χρηματοδότησης, οι όροι πληρωμής και η στρατηγική ελέγχου όσον αφορά τα ποσοστά σφάλματος δεν έχουν εφαρμογή.

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

Οι προβλεπόμενες μέθοδοι ελέγχου καθορίζονται στον δημοσιονομικό κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του. Η παρούσα πρόταση δεν αφορά πρόγραμμα δαπανών.

Η αποτελεσματική και ορθή παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με τις ταξινομήσεις οχημάτων έχει καίρια σημασία για την κατοχύρωση της ασφάλειας δικαίου κατά την επιβολή της νομοθεσίας, καθώς και για την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κατασκευαστών εντός στην ενιαίας αγοράς της ΕΕ.

Η συλλογή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες και η διαδικασία επαλήθευσης εν χρήσει θα διασφαλίσουν τον εντοπισμό παρατυπιών στα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων και τη λήψη αποτελεσματικών διορθωτικών μέτρων εγκαίρως, ενώ θα χρησιμεύσουν επίσης για να διασφαλιστεί ότι δεν υπονομεύεται η μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα των στόχων της ΕΕ για τις εκπομπές CO₂.

Τα κύρια συστήματα εσωτερικού ελέγχου περιλαμβάνουν την επαλήθευση των δεδομένων ταξινόμησης και των τεχνικών δεδομένων που δηλώνονται.

- 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.

Επιπλέον της εφαρμογής του δημοσιονομικού κανονισμού για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας, οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ και η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση θα συνοδεύονται από ενισχυμένη παρακολούθηση και υποβολή συνόλων δεδομένων για την εν χρήσει επαλήθευση και τις εκπομπές υπό πραγματικές συνθήκες.

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	ΔΠ/ΜΔΠ ²⁸	χωρών ΕΖΕΣ ²⁹	υποψηφίων για ένταξη χωρών ³⁰	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
3	09 02 03 Μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτήν	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3	09 10 02 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος	ΔΠ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
7	20 02 01 01 Συμβασιούχοι υπάλληλοι	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία: Α.Α.

²⁸ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

²⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³⁰ Υποψήφιος χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη της ΕΕ από τα Δυτικά Βαλκάνια.

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	3	«Φυσικοί πόροι και περιβάλλον»
---	---	--------------------------------

ΓΔ: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
Επιχειρησιακές πιστώσεις								
09 02 03 Μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτήν	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Πληρωμές	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων								
		(3)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ CLIMA	Αναλήψεις υποχρεώσεων	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Πληρωμές	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Το JCR θα διαδραματίσει βασικό ρόλο όσον αφορά την παροχή υποστήριξης στην Επιτροπή σε ορισμένες από τις απαιτούμενες τεχνικές εργασίες. Υπάρχει διοικητική ρύθμιση μεταξύ της ΓΔ CLIMA και του JRC.

Οργανισμός: ΕΟΠ – Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
Επιχειρησιακές πιστώσεις								
Τίτλος 1: Δαπάνες προσωπικού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Πληρωμές	(2α)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Τίτλος 2: Υποδομές	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)		0,080	0,080			0,160
	Πληρωμές	(2β)		0,080	0,080			0,160
Τίτλος 3: Επιχειρησιακές δαπάνες	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1γ)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Πληρωμές	(2γ)			0,020	0,040	0,040	0,100
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων								
		(3)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον οργανισμό ΕΟΠ*	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+1γ		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Πληρωμές	=2α+2β+2γ		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις των πρόσθετων χρηματοδοτικών πόρων για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος θα αντισταθμιστούν μέσω αντισταθμιστικής μείωσης από τον προϋπολογισμό του LIFE, και πιο συγκεκριμένα από τη γραμμή προϋπολογισμού 09 02 03 της ΓΔ CLIMA για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτήν.

- Δαπάνες προσωπικού: Θα χρειαστούν ένας επιπλέον έκτακτος υπάλληλος (AD) και ένας επιπλέον συμβασιούχος υπάλληλος (CA) για την υποστήριξη: i) της διασφάλισης του συντονισμού, της προετοιμασίας και της παρακολούθησης όσον αφορά τη συλλογή, την ανάλυση και της επεξεργασία των πρόσθετων δεδομένων που απαιτούνται για τη διαχείριση της αύξησης του απόλυτου αριθμού των εκπομπών των οχημάτων που πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται, ii) της εφαρμογής και χρήσης του συστήματος δήλωσης, των συστημάτων διασφάλισης της ποιότητας και ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων για τα εν λόγω νέα οχήματα που προστίθενται βάσει του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής, καθώς και του γραφείου διαχείρισης δεδομένων και τεχνικής υποστήριξης για τους επιπλέον κατασκευαστές.

Απαιτούνται τρεις επιπλέον συμβασιούχοι υπάλληλοι (ξεκινώντας με δύο το 2024) για τα ακόλουθα καθήκοντα:

υποστήριξη για την προετοιμασία και την ανάπτυξη ορισμένων λεπτομερών μεθοδολογιών πιστοποίησης (π.χ. για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τα κριτήρια ποιότητας της ΕΕ για τις απορροφήσεις άνθρακα, όπως καθορίζονται στο άρθρο 8 του προτεινόμενου κατάλληλου κανονισμού)·

συλλογή δεδομένων σχετικά με την παρακολούθηση, τη δήλωση και την επαλήθευση, π.χ. για ορισμένες δραστηριότητες ανθρακοδεσμευτικής γεωργίας που σχετίζονται με την επανύγρανση υγροτόπων, τη διαχείριση καλλιεργειών και πρωτοβουλίες δάσωσης/αναδάσωσης·

υποστήριξη για τη διασφάλιση των διασυνδέσεων μεταξύ μητρώων (π.χ. μεταξύ των συστημάτων πιστοποίησης και των εθνικών απογραφών αερίων του θερμοκηπίου).

- Δαπάνες υποδομής και λειτουργικές δαπάνες: Ο ΕΟΠ θα χρειαστεί αρχικές επενδύσεις ΤΠ κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών (συνολικού ύψους 160 000 EUR) για την επεξεργασία δεδομένων, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τα πρότυπα για αυξημένο αριθμό οχημάτων και κατασκευαστών. Θα χρειαστούν επίσης τακτικές ετήσιες δαπάνες ΤΠ για τη διατήρηση και τις τακτικές επικαιροποιήσεις των ροών εργασίας δήλωσης, των βάσεων δεδομένων MSSQL και άλλων εργαλείων διαδικασιών ΤΠ.

			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
Ο ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Πληρωμές	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 3 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Πληρωμές	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

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

		2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: CLIMA							
Ο Ανθρώπινοι πόροι			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

○ Άλλες διοικητικές δαπάνες							
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ CLIMA	Πιστώσεις		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Απαιτείται μία ΠΙΑ CA για την αντιμετώπιση της διαχείρισης πρόσθετων δεδομένων.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---	--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των TOMEΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Πληρωμές		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

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

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ						
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ													
	Τύπος 31	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³² ...														
– Αποτέλεσμα														
– Αποτέλεσμα														
– Αποτέλεσμα														
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1														
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2														
– Αποτέλεσμα														
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2														
ΣΥΝΟΛΑ														

³¹ 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.).

³² Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχοι...».

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

3.2.3.1. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο ανθρώπινο δυναμικό του ΕΟΠ

- 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)

	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
--	------	------	------	------	--------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)					
Συμβασιούχοι υπάλληλοι	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

ΣΥΝΟΛΟ	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Απαιτήσεις προσωπικού (ΠΠΑ):

	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
--	------	------	------	------	--------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	1	1	1	1	1
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)					
Συμβασιούχοι υπάλληλοι	3	4	4	4	4
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

ΣΥΝΟΛΟ	4	5	5	5	5
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε διοικητικές πιστώσεις στην Επιτροπή

3.2.3.3. 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 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						
Ανθρώπινοι πόροι		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Άλλες διοικητικές δαπάνες						
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7³³ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						
		Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.
Ανθρώπινοι πόροι						

³³ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα						
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.	Α.Α.

ΣΥΝΟΛΟ		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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, οι οποίες θα συμπληρωθούν, εάν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

3.2.3.4. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

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

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπάλληλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)					
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)					
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)					
Ο Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)³⁴					
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
XX 01 xx yy zz³⁵	– στην έδρα				
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ				
01 01 01 02 (AC, END, INT – έμμεση έρευνα)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – άμεση έρευνα)					
ΣΥΝΟΛΟ		1	1	1	1

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

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανομηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν 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	
Εξωτερικό προσωπικό	Θα χρειαστεί 1 συμβασιούχος υπάλληλος για την Επιτροπή για την αντιμετώπιση του υψηλότερου βαθμού πολυπλοκότητας και του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας και της σχετικής πρόσθετης εποπτείας και διαχείρισης.

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).

³⁴ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

³⁵ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

Δεν προβλέπονται πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες. Σε κάθε περίπτωση, οι ενδεχόμενες δαπάνες θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο του κονδυλίου LIFE.

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.

συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

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)

	2023	2024	2025	2026	2027	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 ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Άρθρο 4 2 9						

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

ά.α.

³⁶

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.

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

Ενδέχεται να προκύψουν έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών CO₂. Τα έσοδα που καταβάλλονται από τους κατασκευαστές θα εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ.