



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 19.12.2007
COM(2007) 856 τελικό

2007/0297 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται για τις εκπομπές από τα καινούργια
επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας
για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1) ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η εσωτερική αγορά συνιστά ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων.

Η σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές¹, απαιτεί απ' όλα τα μέρη να διατυπώσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, όποτε ενδείκνυται, περιφερειακά προγράμματα μέτρων για την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρότεινε, τον Ιανουάριο του 2007, να επιδιωχθεί από την ΕΕ, στο πλαίσιο διεθνών διαπραγματεύσεων, ο στόχος μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 30% από τις αναπτυγμένες χώρες μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990), να αναλάβει δε η ΕΕ σταθερή ανεξάρτητη δέσμευση για την επίτευξη μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 20% μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990)². Ο στόχος αυτός επικυρώθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Τα αυτοκίνητα συνιστούν σημαντικό στοιχείο της καθημερινής ζωής μεγάλου πλήθους Ευρωπαίων και η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί αξιόλογη πηγή απασχόλησης και ανάπτυξης σε πολλές περιφέρειες της ΕΕ. Η χρήση του αυτοκινήτου έχει παράλληλα σημαντικές επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή. Στη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου οφείλεται περίπου το 12% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην ΕΕ, που αποτελεί το κυριότερο αέριο θερμοκηπίου. Βελτιώσεις στην τεχνολογία των κινητήρων οχημάτων, και ειδικότερα στην απόδοση καυσίμου, απέφεραν βελτίωση της απόδοσης καυσίμου κατά 12,4% μεταξύ των ετών 1995 και 2004. Ωστόσο, οι βελτιώσεις της απόδοσης καυσίμου εξουδετερώθηκαν κυρίως από την αύξηση της ζήτησης μεταφορών και του μεγέθους των οχημάτων. Ενώ η ΕΕ μείωσε συνολικά τις εκπομπές της αερίων θερμοκηπίου (GHG) κατά 5% περίπου στο χρονικό διάστημα 1990-2004 και οι εκπομπές υποχωρούν σε τομείς εκτός των μεταφορών, οι εκπομπές CO₂ λόγω των οδικών μεταφορών αυξήθηκαν κατά 26%. Παρά τις επελθούσες σημαντικές βελτιώσεις στην τεχνολογία των κινητήρων οχημάτων, και ειδικότερα στην απόδοση καυσίμου, πράγμα που επίσης σημαίνει χαμηλότερες εκπομπές CO₂, αυξήθηκαν η ζήτηση μεταφορών και το μέγεθος των οχημάτων, υπήρξε δε υπέρμετρα βραδεία η σημειωθείσα πρόοδος υπό το πρίσμα του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για τα επιβατικά αυτοκίνητα, με τη διατύπωση εναρμονισμένων

¹ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

² COM(2007) 2.

κανόνων για τον περιορισμό των μέσων εκπομπών CO₂ από το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων στην Κοινότητα σε 130 g CO₂/km μέχρι το έτος 2012. Χωρίς μια τέτοια εναρμόνιση, η εσωτερική αγορά διατρέχει υψηλό κίνδυνο να κλονιστεί επειδή τα κράτη μέλη θα επιδιώξουν με μονομερείς ενέργειες να βελτιώσουν την απόδοση καυσίμου των επιβατικών αυτοκινήτων και να μειώσουν τις εκπομπές CO₂. Η εναρμόνιση εντάσσεται σε ολοκληρωμένη προσέγγιση και θα συμπληρωθεί με μέτρα για επιπρόσθετη μείωση κατά 10 g CO₂/km, ώστε να επιτευχθεί ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km όπως προβλέπεται στην ανακοίνωση COM(2007)19.

Η υιοθέτηση κοινοτικών στόχων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα είναι αναγκαία ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών. Οι κοινοτικοί στόχοι προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, απ'ότι θα το πετύχαιναν χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα αγορών και κατασκευαστών, να τονώνεται η καινοτομία και να μειώνεται η κατανάλωση ενέργειας. Έχει επίσης σημασία κατά τον καθορισμό των προτύπων αυτών να προσφέρεται προστασία προγραμματισμού σε ευρωπαϊκή κλίμακα για τους κατασκευαστές οχημάτων.

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και συνεκτιμά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Κατ'αυτόν τον τρόπο βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας.

- Γενικό πλαίσιο

Η Επιτροπή υιοθέτησε για πρώτη φορά κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα το έτος 1995. Η στρατηγική βασιζόταν σε τρεις πυλώνες: εκούσιες δεσμεύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία για την περιστολή των εκπομπών, βελτιώσεις στην ενημέρωση των καταναλωτών και προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου μέσω φορολογικών μέτρων. Το 1998, η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (European Automobile Manufacturers Association) υιοθέτησε δέσμευση για μείωση του μέσου επιπέδου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το 2008, ενώ το 1999 οι Ενώσεις Ιαπώνων και Κορεατών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων υιοθέτησαν ανάλογη δέσμευση για μείωση του μέσου όρου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το έτος 2009.

Στις 7 Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε δύο παράλληλες ανακοινώσεις: μια ανακοίνωση με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και μια ανακοίνωση με αντικείμενο ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21^ο αιώνα, CARS 21 (εφεξής "οι ανακοινώσεις"). Στις ανακοινώσεις υπογραμμίζεται ότι, ενώ έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος στην πορεία επίτευξης του στόχου των 140 g CO₂/km μέχρι το 2008/9, ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές από το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων δεν θα εκπληρωθεί μέχρι το 2012 αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα. Ως εκ τούτου, οι ανακοινώσεις πρότειναν την υιοθέτηση

ολοκληρωμένης προσέγγισης για να εκπληρωθεί ο κοινοτικός στόχος και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με εστίαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων, και περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικά αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων.

Στις ανακοινώσεις τονίζεται ότι το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικά ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, θέτοντας σε ίση μοίρα τους διάφορους ευρωπαϊούς κατασκευαστές αυτοκινήτων και αποφεύγοντας κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο.

Τον Μάιο του 2007 το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας υποστήριξε την "ολοκληρωμένη προσέγγιση, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από μηχανοκίνητα οχήματα" και υπογράμμισε ότι "όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών που είναι επιβλαβείς για το κλίμα", καθώς και "την ευκαιρία για κανονιστικό πλαίσιο που είναι αποδοτικό συγκριτικά με το κόστος του, διασφαλίζει οικονομικώς προσιτή κινητικότητα και συμβάλλει στη διατήρηση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας". Τον Ιούνιο του 2007 το Συμβούλιο Περιβάλλοντος "παρότρυνε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εισηγηθεί, το συντομότερο δυνατό και πριν από το τέλος του 2007, νομοθετικό πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα (...)".

Οι δύο ανωτέρω συνθέσεις του Συμβουλίου, καθώς και το Συμβούλιο Μεταφορών τον Ιούνιο του 2007, κάλεσαν "την Επιτροπή να διαμορφώσει το προγραμματισμένο πλαίσιο για την επίτευξη του στόχου μέσω εκπομπών CO₂ από το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων πωλούμενων στην ΕΕ, βασιζόμενη σε εμπειριστατωμένη μελέτη επιπτώσεων κατά τρόπο, στο μέτρο του δυνατού, ουδέτερο από άποψη ανταγωνισμού, και κοινωνικά ισότιμο και βιώσιμο. Το πλαίσιο πρέπει να διαμορφωθεί έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι οι κατασκευαστές θα εντείνουν τις προσπάθειές τους για να καταστεί στο σύνολό της η παραγωγή οχημάτων περιβαλλοντικώς φιλικότερη και με ικανοποιητική απόδοση ως προς το κόστος".

Στο ψήφισμά του που εκδόθηκε στις 24 Οκτωβρίου του 2007, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επικρότησε την πρόθεση της Επιτροπής να εισηγηθεί νομοθεσία, πρότεινε δε να εφαρμοστούν, από το έτος 2011 και μετά, δεσμευτικοί στόχοι εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί ότι, μέσω τεχνικών βελτιώσεων των οχημάτων και μόνο, θα επιτευχθούν τα 125 g CO₂/km κατά μέσον όρο το έτος 2015 για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων. Το Κοινοβούλιο συνέστησε τον καθορισμό στόχων μείωσης μέσω οριακών τιμών με βάση το αποτύπωμα (μετατρόχιο επί μεταξόνιο). Το Κοινοβούλιο επέμεινε επίσης στη δεύτερη σειρά μέτρων που πρέπει να ληφθούν ενόψει του πλέον μακροπρόθεσμου στόχου: οι εκπομπές από το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει κατά μέσον όρο να φθάσουν τα 95 g CO₂/km μέχρι το 2020 και ίσως τα 70 g CO₂/km μέχρι το 2025, με την επιφύλαξη επιβεβαίωσης ή αναθεώρησης

εκ μέρους της Επιτροπής το αργότερο μέχρι το έτος 2016.

Η συμπεριφορά των καταναλωτών επηρεάζει τις συνολικές εκπομπές από επιβατικά αυτοκίνητα. Στους καταναλωτές πρέπει να παρέχονται πληροφορίες κατά πόσον τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πληρούν τους στόχους εκπομπών. Η Επιτροπή θα εγκρίνει τροποποιητική πρόταση για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της οδηγίας 1999/94/EK περί σημάνσεως της οικονομίας καυσίμου. Η φορολογία αυτοκινήτων αποτελεί επίσης ισχυρό μέσο επηρεασμού της απόφασης του καταναλωτή για αγορά αυτοκινήτου. Η διαφοροποίηση των φόρων για τη στήριξη της εισόδου, στην αγορά, αυτοκινήτων που εξοικονομούν καύσιμα και συνεπάγονται χαμηλές εκπομπές CO₂ θα μπορούσε να διευκολύνει την επίτευξη του κοινοτικού στόχου. Η Επιτροπή έχει καταθέσει πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη φορολόγηση των επιβατηγών αυτοκινήτων (COM(2005) 261), στην οποία παρέχεται η δυνατότητα αυτή με την επιβολή της διαφοροποίησης του φόρου ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ κάθε αυτοκινήτου, όπου το ποσοστό φορολογικών εσόδων σχετικών με το CO₂ θα αυξηθεί από εικοσιπέντε σε πενήντα τοις εκατό.

Στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για την κοινή πολιτική μεταφορών (COM(2006) 314) επαναδιακηρύσσονται οι στόχοι της προστασίας του περιβάλλοντος και της διασφάλισης των ενεργειακών πόρων, οι δε εκπομπές CO₂ προβάλλονται ως μία από τις προκλήσεις.

- Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Σύσταση αριθ. 1999/125/EK της Επιτροπής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα: <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/el.pdf>.

Σύσταση αριθ. 2000/303/EK της Επιτροπής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (KAMA): <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/el.pdf>.

Σύσταση αριθ. 2000/304/EK της Επιτροπής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (JAMA): <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/el.pdf>.

Απόφαση αριθ. 1753/2000/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα: http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_el.pdf.

- Συνέπεια με τις υπόλοιπες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Η πρόταση συνάδει με τους τρεις πυλώνες της στρατηγικής της Λισαβόνας, επειδή οι αυστηρότερες απαιτήσεις για τις εκπομπές CO₂ και την απόδοση καυσίμου αναμένεται να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων περιβαλλοντικών τεχνολογιών, οι οποίες με τη σειρά τους θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν εξαγωγές τεχνολογιών και οχημάτων υψηλής προστιθέμενης τεχνολογικής αξίας σε αναδυόμενες αγορές, όπου το πετρέλαιο είναι είδος εν ανεπαρκεία, και να προωθήσουν τη δημιουργία θέσεων εργασίας ατόμων με υψηλά προσόντα στην Ευρώπη.

Η πρόταση συμβάλλει επίσης στην ανανεωμένη στρατηγική για βιώσιμη ανάπτυξη που

υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Ιούνιο του 2006, επειδή συντείνει σε μια πλέον βιώσιμη κινητικότητα. Με το να καταστούν περισσότερο βιώσιμες οι μεταφορές, θα διευκολυνθεί η επίτευξη άλλων στόχων βιώσιμης ανάπτυξης. Η σχέση αυτή είναι ιδιαίτερα στενή μεταξύ μεταφορών, κλιματικής αλλαγής, δημόσιας υγείας, εξοικονόμησης φυσικών πόρων και χρήσεων ενέργειας.

2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στοχευόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων

Για την υποστήριξη προηγούμενων ανακοινώσεων, κατά την περίοδο 2005-2006 η Επιτροπή διεξήγαγε ένα πρώτο γύρο δημόσιου διαλόγου μέσω του διαδικτύου. Ο διάλογος αυτός συμπληρώθηκε από ειδική για το σκοπό αυτό ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Κλιματική Αλλαγή. Επιπλέον, η ομάδα εμπλεκόμενων παραγόντων CARS 21 επανεξέτασε το ρόλο της περιβαλλοντικής πολιτικής και των εκπομπών CO₂ υπό το πρίσμα της ανάπτυξης ενός γενικότερου πλαισίου ολοκληρωμένης πολιτικής για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Με βάση αυτές τις εργασίες, διενεργήθηκαν οι ακόλουθες πρόσθετες διαβουλεύσεις, μαζί με την εκπόνηση εξωτερικής μελέτης με στόχο τη διερεύνηση πιθανών κανονιστικών προσεγγίσεων για τη μείωση του CO₂ από ελαφρά οχήματα:

- Μεταξύ 5 Μαΐου και 15 Ιουλίου 2007 πραγματοποιήθηκε επιγραμμικά δημόσια διαβούλευση στο διαδίκτυο, με σκοπό να καταγραφούν οι απόψεις όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων και μελών του κοινού, για την εφαρμογή της αναθεωρημένης στρατηγικής όσον αφορά το CO₂ και τα αυτοκίνητα:

- Για να συμπληρωθεί η ανωτέρω διαβούλευση μέσω διαδικτύου, η Επιτροπή οργάνωσε στις 11 Ιουλίου του 2007 δημόσια ακρόαση, κατά την οποία οι εμπλεκόμενοι παράγοντες που τους αφορά άμεσα η προωθούμενη νομοθεσία (αυτοκινητοβιομηχανία, προμηθευτές, περιβαλλοντικές ΜΚΟ, κοινωνικοί εταίροι, καταναλωτές) είχαν την ευκαιρία να παρουσιάσουν τις θέσεις τους.

Περίληψη απαντήσεων και τρόπος κατά τον οποίο λήφθηκαν υπόψη

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν κατά τις διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους παράγοντες λήφθηκαν υπόψη κατά τη μελέτη του συστήματος που προτάθηκε. Σχετικές λεπτομέρειες περιέχονται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

Κατά τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στο διαδίκτυο μεταξύ Μαΐου και Ιουλίου του 2007 η Επιτροπή έλαβε 2.390 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα υπάρχουν στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm και, μαζί με το πλήρες κείμενο της έκθεσης σχετικά με τη δημόσια ακρόαση, συνοψίζονται στο παράρτημα της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση.

- **Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

(1) Εμπειρογνωμοσύνη από την αυτοκινητοβιομηχανία, περιλαμβανομένων των κατασκευαστών, και (2) εμπειρογνωμοσύνη μοντελοποίησης δοθείσα από εξωτερικούς συμβούλους (για λεπτομέρειες σχετικά με τα έγγραφα αναφοράς και εκτιμήσεις αναφορικά με το πλαίσιο μοντελοποίησης, βλέπε Παράρτημα Ι της μελέτης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση).

Εφαρμοσθείσα μεθοδολογία

Μοντελοποίηση με τυπικά μαθηματικά μοντέλα και υπολογισμούς, με βάση στατιστικά δεδομένα.

Κυριότεροι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες με τους οποίους πραγματοποιήθηκε διαβούλευση

Δημόσιες αρχές, ενώσεις της βιομηχανίας, συνδικαλιστικές οργανώσεις, περιβαλλοντικές οργανώσεις, οργανώσεις καταναλωτών και εξωτερικοί σύμβουλοι.

Σύνοψη των γνωμοδοτήσεων που συγκεντρώθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν

Οι γνωμοδοτήσεις των εξωτερικών συμβούλων χρησιμοποιήθηκαν στην εκτίμηση των συνεπειών των διάφορων εναλλακτικών λύσεων πολιτικής για την επίτευξη των στόχων της πρότασης. Οι εν λόγω εναλλακτικές λύσεις και οι συνέπειές τους περιγράφονται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων εμπειρογνώμονων

Η μελέτη που εκπονήθηκε για τη στήριξη της εκτίμησης επιπτώσεων, συνοδευόμενη από παλαιότερη σχετική εργασία, θα είναι διαθέσιμη στους εξής ιστότοπους:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν τρεις κύριες εναλλακτικές λύσεις:

Η πρώτη λύση που εξετάστηκε ήταν ο καθορισμός του ίδιου ορίου εκπομπών CO₂ για κάθε κατασκευαστή για τον μέσον όρο των στόλων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του το έτος 2012, δηλαδή μέσου στόχου εκπομπών 130 g CO₂/km.

Η δεύτερη λύση που εξετάστηκε ήταν να καθοριστεί γραμμική καμπύλη που δίνει την τιμή CO₂ προς επίτευξη από δεδομένο αυτοκίνητο ως συνάρτηση της «χρησιμότητάς» του (μάζα ή αποτύπωμα) έτσι ώστε κατά μέσον όρο τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα το 2012 να πληρούν το στόχο των 130 g CO₂/km.

Η τρίτη και τελευταία λύση ήταν να υποχρεωθούν οι κατασκευαστές να επιτύχουν

καθορισμένο ποσοστό μείωσης εκπομπών που αντιστοιχεί στην απαιτούμενη μείωση για την επίτευξη του στόχου των 130 g CO₂/km το έτος 2012 σε σύγκριση με την κατάσταση του 2006.

Και για τις τρεις ανωτέρω εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν μηχανισμοί ευελιξίας, όπως ο καθορισμός μέσων τιμών ανά στόλο, η δημιουργία συμπράξεων και η καθιέρωση μηχανισμών εμπορίας μεταξύ κατασκευαστών. Επίσης διερευνήθηκαν διαφορετικοί μηχανισμοί συμμόρφωσης. Εξετάστηκαν λεπτομερώς οι δυνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η λεπτομερής αξιολόγηση των λύσεων περιέχεται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση και θα είναι διαθέσιμη στις ακόλουθες διευθύνσεις: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm και http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Περίληψη της προτεινόμενης δράσης

Σκοπός της πρότασης είναι να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων καθιστώντας βέβαιο ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην Κοινότητα δεν υπερβαίνουν τα 130 g CO₂/km από το έτος 2012 και μετά.

Οι καίριες πτυχές της πρότασης είναι οι εξής:

- Η πρόταση θα ισχύει για οχήματα M1 (επιβατικά αυτοκίνητα).
- Η πρόταση θέτει στόχους για τις ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην Κοινότητα σε συνάρτηση με τη μάζα τους.
- Η πρόταση θέτει υποχρεωτικούς στόχους για τις ειδικές εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων από το έτος 2012 και μετά. Οι στόχοι θα ισχύουν για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/km για κάθε κατασκευαστή, για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην ΕΕ κάθε ημερολογιακό έτος. Προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους των, οι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν συμπράξεις. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότεροι κατασκευαστές σχηματίζουν σύμπραξη, για τους σκοπούς προσδιορισμού της συμμόρφωσης της σύμπραξης προς τους στόχους, η σύμπραξη θα αντιμετωπίζεται σαν να είναι ένας κατασκευαστής.
- Για τους σκοπούς εκτίμησης της συμμόρφωσης προς τους στόχους, τα κράτη μέλη θα υποχρεούνται να συλλέγουν στοιχεία για τα καινούργια αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην επικράτειά τους και να δίνουν σχετική αναφορά στην Επιτροπή.
- Σε περίπτωση που κατασκευαστής αδυνατεί να εκπληρώσει το στόχο του, θα του ζητείται να καταβάλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών ως προς κάθε ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά. Το τίμημα θα υπολογισθεί πολλαπλασιάζοντας τον αριθμό των g CO₂/km, κατά τα οποία ο κατασκευαστής υπερέβη το στόχο του, επί τον αριθμό των ταξινομηθέντων για πρώτη φορά αυτοκινήτων και επί το πρόστιμο υπέρβασης εκπομπών για το αντίστοιχο έτος. Το πρόστιμο υπέρβασης εκπομπών θα ανέρχεται σε

20 ευρώ για τις εκπομπές το 2012, 35 ευρώ για τις εκπομπές το 2013, 60 ευρώ για τις εκπομπές το 2014 και σε 95 ευρώ για τις εκπομπές το 2015 και έκαστο επόμενο έτος.

- Οι στόχοι δυνάμει του κανονισμού καθορίζονται με βάση τις βέλτιστες επί του παρόντος διαθέσιμες γνώσεις όσον αφορά ειδικότερα την πιθανότερη εξέλιξη του στόλου μεταξύ της σημερινής στιγμής και του έτους 2012, ως προς την αυτόνομη αύξηση του βάρους.

- **Νομική βάση**

Το άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση λόγω της ανάγκης διασφάλισης ισότιμων όρων για όλους τους οικονομικούς παράγοντες στην εσωτερική αγορά, με ταυτόχρονη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας ισχύει στο βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη για τους ακόλουθους λόγους:

Λόγω ανάγκης αποφυγής της εμφάνισης εμποδίων στην ενιαία αγορά, λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα της κλιματικής αλλαγής, καθώς και λόγω των σημαντικών διακυμάνσεων των εθνικών μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα: η παρακολούθηση των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια αυτοκίνητα δείχνει ότι οι εθνικές εκπομπές από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων παρουσιάζουν διακυμάνσεις μεταξύ των κρατών μελών (το έτος 2006, οι εκπομπές από το μέσο καινούργιο αυτοκίνητο που πωλήθηκε στην Πορτογαλία ήταν 144 g CO₂/km έναντι 187 g CO₂/km στη Σουηδία) και, επομένως, τα κράτη μέλη δεν θα μπορούσαν να εφαρμόσουν εθνικά μέτρα κατά τρόπον ώστε να επιτευχθεί ο μέσος όρος των 130 g CO₂/km για την ΕΕ.

Με την κοινοτική δράση θα επιτευχθούν καλύτερα οι στόχοι της πρότασης για τους ακόλουθους λόγους:

Η εναρμονισμένη δράση για τον περιορισμό της επίπτωσης των επιβατικών αυτοκινήτων στην κλιματική αλλαγή είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση νομοθεσίας σε κοινοτικό επίπεδο. Ο καθορισμός στόχων για τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα σε κοινοτικό επίπεδο αποτρέπει τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς και παρέχει στους κατασκευαστές μεγαλύτερη ευελιξία για να επιτύχουν τις απαιτούμενες μειώσεις εκπομπής CO₂ σε ολόκληρο το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων τους στην Κοινότητα, αντί να διαθέτουν χωριστές στρατηγικές για επιμέρους εθνικούς στόχους μείωσης.

Η Κοινότητα διαθέτει από μακρού ισχύοντα στόχο για τη μείωση των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια αυτοκίνητα στο έδαφός της, ενώ το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησαν από την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση για το θέμα αυτό.

Το αντικείμενο της πρότασης περιορίζεται στον καθορισμό στόχων για τους κατασκευαστές όσον αφορά την επίτευξη εκπομπών ύψους 130 g CO₂/km για το μέσο στόλο καινούργιων αυτοκινήτων, χωρίς καθορισμό συμπληρωματικών μέτρων (απαιτήσεις διαφήμισης, φορολογικά κίνητρα) που θα μπορούσαν να λάβουν τα κράτη μέλη και τα οποία θα ήταν δυνατό να συμβάλουν στο γενικότερο στόχο μείωσης του CO₂ από τα αυτοκίνητα, αν και μόνο τους τα μέσα αυτά δεν θα ήσαν επαρκή για την επίτευξη του στόχου των 130 g CO₂/km.

Η πρόταση είναι επομένως σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων διασφάλισης της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

Η πρόταση είναι αναλογική προς το γενικό αντικειμενικό σκοπό επίτευξης των στόχων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και θέτει ουδέτερους από πλευράς ανταγωνισμού και κοινωνικώς δίκαιους, καθώς και βιώσιμους, στόχους μείωσης, οι οποίοι συνεκτιμούν με ισότιμο τρόπο την ποικιλότητα των ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων, ενώ αποφεύγει οποιαδήποτε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων.

Η πρόταση θα αξιοποιήσει ήδη υφιστάμενο σύστημα παρακολούθησης που έχει συσταθεί προγενέστερα με σκοπό να δοθούν συνέχειες στην εφαρμογή της στρατηγικής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα.

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενο μέσο: κανονισμός.

Άλλα μέσα δεν θα ήσαν επαρκή για τους ακόλουθους λόγους:

Ο κανονισμός έρχεται σε συνέχεια εκούσιων δεσμεύσεων του κλάδου που θεωρήθηκαν ακατάλληλες για την επίτευξη περαιτέρω προόδου στο πλαίσιο της αναθεωρημένης στρατηγικής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα (εκτελεστικό νομοθετικό πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης).

Ο κανονισμός θεωρείται το ενδεδειγμένο νομικό μέσο για την επίτευξη της απαιτούμενης βεβαιότητας ως προς τη συμμόρφωση, ενώ δεν συνεπάγεται μεταφορά διατάξεων στη νομοθεσία των κρατών μελών. Ο κοινοτικός στόχος ισχύει για την Κοινότητα ως σύνολο. Επομένως, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί η εφαρμογή ενιαίας προσέγγισης σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, απαιτείται εναρμονισμένη προσέγγιση ώστε να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού με ενδεχόμενες επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά.

4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Η εφαρμογή της πρότασης, μόλις εγκριθεί, θα απαιτήσει πόρους σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να υπάρξει επαρκής παρακολούθηση των επιδόσεων των κατασκευαστών ως προς τους στόχους των μειώσεων του CO₂ και, εφόσον είναι αναγκαίο, για τη διαχείριση του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στη νομοθεσία και το οποίο θα ενσωματωθεί στο γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ.

5) ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Κατάργηση υφιστάμενης νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση υφιστάμενης νομοθεσίας.

- **Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης/λήξης**

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, οπότε θα πρέπει να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής³,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Ενεργώντας κατά τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁶,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι ο καθορισμός προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ταξινομούμενα στην Κοινότητα, με τα οποία διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και υλοποιείται εν μέρει η ολοκληρωμένη προσέγγιση της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα.
- (2) Η εσωτερική αγορά συνιστά ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Η Κοινότητα δημιούργησε στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας μια εύρυθμη λειτουργούσα εσωτερική αγορά, η οποία έχει αποτελέσει στέρεη βάση για απρόσκοπτες ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας. Θα πρέπει να εναρμονισθούν οι στόχοι εκπομπής CO₂ ώστε να αποφευχθούν αποκλίνουσες απαιτήσεις μεταξύ κρατών μελών, να μη θιγούν τα επιτεύγματα της εσωτερικής αγοράς και να επιτρέπεται η ελευθερία κίνησης

³ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁴ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁵ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁶ EE C [...] της [...], σ. [...].

επιβατικών αυτοκινήτων μέσα στην Κοινότητα, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

- (3) Η σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/EK του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές⁷, απαιτεί απ' όλα τα μέρη να διατυπώσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, όποτε ενδείκνυται, περιφερειακά προγράμματα μέτρων για την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρότεινε τον Ιανουάριο του 2007 να επιδιωχθεί από την ΕΕ, στο πλαίσιο διεθνών διαπραγματεύσεων, ο στόχος μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 30% από τις αναπτυγμένες χώρες μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους 1990), να αναλάβει δε η ΕΕ σταθερή ανεξάρτητη δέσμευση για την επίτευξη μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 20% μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990)⁸. Ο στόχος αυτός επικυρώθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- (4) Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες ουσιώδεις μειώσεις, πρέπει να εφαρμοστούν σε επίπεδο κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της κοινοτικής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ και οι εκπομπές του εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, θα υπονομευθούν σημαντικά οι μειώσεις που πραγματοποιούνται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.
- (5) Η υιοθέτηση κοινοτικών στόχων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα είναι αναγκαία ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών. Οι κοινοτικοί στόχοι προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, απ'ό,τι θα το πετύχαιναν χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα αγορών και κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο επιβαλλόμενο κόστος στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που προκύπτουν από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.
- (6) Ο παρών κανονισμός αξιοποιεί την καθιερωμένη διαδικασία μέτρησης και παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών οχημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο σύμφωνα με την απόφαση 1753/2000/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000, για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα⁹, έχει δε σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης του CO₂ να συνεχιστεί να προσφέρεται προβλεψιμότητα σε κοινοτική κλίμακα και προστασία

⁷ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

⁸ COM(2007) 2.

⁹ ΕΕ L 202 της 10.8.2000, σ. 1.

προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων τους στην Κοινότητα.

- (7) Το 1995 η Επιτροπή υιοθέτησε κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα¹⁰. Η στρατηγική βασιζόταν σε τρεις πυλώνες: εκούσιες δεσμεύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία για την περιστολή των εκπομπών, βελτιώσεις στην ενημέρωση των καταναλωτών και προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου μέσω φορολογικών μέτρων.
- (8) Το 1998 η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) υιοθέτησε δέσμευση για μείωση του μέσου επιπέδου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το 2008, ενώ το 1999 η Ένωση Ιαπώνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (JAMA) και η Ένωση Κορεατών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (KAMA) υιοθέτησαν ανάλογη δέσμευση για μείωση του μέσου όρου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO₂/km μέχρι το έτος 2009. Οι δεσμεύσεις αυτές αναγνωρίστηκαν με τη σύσταση αριθ. 1999/125/EK της Επιτροπής, της 5ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα¹¹ (ACEA), τη σύσταση αριθ. 2000/303/EK της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (KAMA)¹² και τη σύσταση αριθ. 2000/304/EK της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά οχήματα (JAMA)¹³.
- (9) Στις 7 Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε δύο παράλληλες ανακοινώσεις: μια ανακοίνωση με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα¹⁴ και μια ανακοίνωση με αντικείμενο ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21^ο αιώνα, CARS 21¹⁵. Στις ανακοινώσεις υπογραμμίζεται ότι, ενώ έχει σημειωθεί πρόοδος στην πορεία επίτευξης του στόχου των 140 g CO₂/km μέχρι το 2008/9, ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km δεν θα εκπληρωθεί μέχρι το 2012 αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα.
- (10) Οι ανακοινώσεις πρότειναν την υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης για να εκπληρωθεί ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km μέχρι το 2012 και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με εστίαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων. Βάσει των εκούσιων δεσμεύσεων που υιοθέτησαν οι κατασκευαστές, το νομοθετικό πλαίσιο καλύπτει όσα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη στη μέτρηση των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής

¹⁰ COM(95) 689 τελικό.

¹¹ C(1999) 107, EE L 40 της 13.2.1999, σ. 49.

¹² C(2000) 803, EE L 100 της 20.4.2000, σ. 55.

¹³ C(2000) 801, EE L 100 της 20.4.2000, σ. 57.

¹⁴ COM(2007) 19 τελικό.

¹⁵ COM (2007) 22 τελικό.

και συντήρησης οχημάτων¹⁶. Μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, θα επέλθει με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων. Επιπλέον, η συμπεριφορά των καταναλωτών επηρεάζει τις συνολικές εκπομπές από επιβατικά αυτοκίνητα, κατά συνέπεια στους καταναλωτές πρέπει να παρέχονται πληροφορίες κατά πόσον τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πληρούν τους στόχους εκπομπής που καθορίζονται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

- (11) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, θέτοντας σε ίση μοίρα τους διάφορους ευρωπαϊούς κατασκευαστές αυτοκινήτων και αποφεύγοντας κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που να αφορούν αμεσότερα τη χρήση, όπως η διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας.
- (12) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλότητα της αγοράς αυτοκινήτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO₂ για επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρησιμότητας των αυτοκινήτων. Για να περιγραφεί η χρησιμότητα αυτή, η μάζα αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη παράμετρο επειδή επιτρέπει ικανοποιητικό συσχετισμό με τις τωρινές εκπομπές, οπότε θα μπορούσε να οδηγήσει σε ρεαλιστικότερους και πλέον ανταγωνιστικώς ουδέτερους στόχους, ενώ παράλληλα είναι ευχερώς διαθέσιμα τα δεδομένα για τη μάζα. Θα πρέπει όμως να συγκεντρωθούν δεδομένα για το αποτύπωμα, που αποτελεί την εναλλακτική παράμετρο χρησιμότητας (μετατόχιο επί μεταξόνιο), ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρησιμότητα. Κατά τον καθορισμό των στόχων, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προβολές για την εξέλιξη της μάζας καινούργιων αυτοκινήτων μέχρι το έτος 2012 και να αποφευχθούν ενδεχόμενα κίνητρα για την αύξηση της μάζας των αυτοκινήτων απλά και μόνο για να προκύψει ωφέλεια από την παρεπόμενη αύξηση του στόχου μείωσης του CO₂. Ως εκ τούτου, κατά τον καθορισμό των στόχων για το 2012 θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η πιθανή μελλοντική εξέλιξη αυτόνομης αύξησης της μάζας των οχημάτων που παράγονται από τους κατασκευαστές και πωλούνται στην αγορά της ΕΕ. Τέλος, η διαφοροποίηση στόχων αναμένεται να ενθαρρύνει τις μειώσεις εκπομπών σε όλες τις κατηγορίες αυτοκινήτων με παράλληλη αναγνώριση του γεγονότος ότι για βαρύτερα οχήματα θα ήταν δυνατή η επίτευξη μεγαλύτερων μειώσεων εκπομπών.
- (13) Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και συνεκτιμά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Κατ'αυτόν τον τρόπο βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας.
- (14) Για λόγους συνέπειας με την προσέγγιση που έχει υιοθετηθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής της Επιτροπής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα, ειδικότερα σχετικά με τις

¹⁶ ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

εκούσιες δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί από τις ενώσεις κατασκευαστών, ο στόχος θα πρέπει να εφαρμοστεί στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα για πρώτη φορά και τα οποία, με εξαίρεση ένα περιορισμένο διάστημα για την αποτροπή καταχρήσεων, δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας.

- (15) Η οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμολκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά¹⁷, καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την ανωτέρω οδηγία και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- (16) Από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιρούνται οχήματα ειδικών χρήσεων στα οποία εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για σκοπούς έγκρισης τύπου, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων ειδικώς κατασκευασμένων για να δέχονται σε εμπορική βάση τη χρήση αναπηρικών αμαξιδίων εντός του οχήματος σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική βοήθειας σε άτομα με αναπηρίες.
- (17) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο κατά το οποίο θα επιτύχουν τους στόχους τους με βάση τον παρόντα κανονισμό και θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να μεσοτιμούν τις εκπομπές στο στόλο των καινούργιων οχημάτων τους, αντί να οφείλουν να τηρούν στόχους CO₂ για κάθε μεμονωμένο αυτοκίνητο. Από τους κατασκευαστές θα πρέπει να ζητηθεί συνεπώς να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές για όλα τα καινούργια αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνει το μέσον όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω αυτοκίνητα.
- (18) Προκειμένου οι κατασκευαστές να διαθέτουν ευελιξία, δικαιούνται να συμφωνήσουν το σχηματισμό σύμπραξης, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις, με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων τους στο πλαίσιο της παρούσας πρότασης. Η διάρκεια ισχύος συμφωνίας για σχηματισμό σύμπραξης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν σύμπραξη, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της σύμπραξης ως συνόλου δεν υπερβαίνουν τις στοχευόμενες εκπομπές για τη σύμπραξη.
- (19) Είναι αναγκαίος ένας άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.
- (20) Οι ειδικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Κοινότητα με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να ελαχιστοποιηθεί ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του συστήματος, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει

¹⁷

EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων στην Κοινότητα, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο.

- (21) Η οδηγία 2007/46/EK ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων σε χρήση μόνον εφόσον συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το επιβατικό αυτοκίνητο.
- (22) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να αξιολογείται σε κοινοτικό επίπεδο. Κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες με βάση τον παρόντα κανονισμό καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών ως προς έκαστο ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται σε συνάρτηση με το βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν μπόρεσε να συμμορφωθεί προς τον στόχο του, θα πρέπει δε να αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου. Προκειμένου να δοθεί επαρκές κίνητρο για τη λήψη μέτρων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα, το τίμημα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει το κόστος της τεχνολογικής εξέλιξης. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (23) Ο παρών κανονισμός ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (24) Με δεδομένη την προτεραιότητα που εγγενώς αποδίδεται στη μείωση των εκπομπών CO₂, η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε κοινοτικό επίπεδο θα πρέπει να στηριχθεί από το υφιστάμενο κοινοτικό χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον (LIFE+) σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες και όρους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 614/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Μαΐου 2007, σχετικά με το χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον (LIFE+)¹⁸.
- (25) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹⁹.
- (26) Ειδικότερα, θα πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή η εξουσία να τροποποιεί, υπό το φως της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τις απαιτήσεις παρακολούθησης και διαβίβασης δεδομένων, να καθιερώνει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών και να θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τη βελτίωση της παρέκκλισης εξειδίκευσης για ανεξάρτητους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής. Επειδή τα εν λόγω μέτρα είναι γενικού χαρακτήρα και προορίζονται για

¹⁸ ΕΕ L 149 της 9.6.2007, σ. 1.

¹⁹ ΕΕ L 184, της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/EK (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού και για τη συμπλήρωσή του με την προσθήκη ή την τροποποίηση νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 5α) της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ.

- (27) Για λόγους απλούστευσης και νομικής ευκρίνειας, θα πρέπει να καταργηθεί η απόφαση 1753/2000/ΕΚ.
- (28) Επειδή ο στόχος της προτεινόμενης δράσης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη με μεμονωμένες ενέργειές τους και επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, μπορεί καλύτερα να επιτευχθεί σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1 **Αντικείμενο και στόχοι**

Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της ΕΕ να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσον όρο. Ο κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε βελτίωση κατά 10 g/km στο πλαίσιο της κοινοτικής ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M₁ όπως ορίζονται στο Παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2.610 kg, και σε οχήματα στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («επιβατικά αυτοκίνητα») τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»).
2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός Κοινότητας που έχει διενεργηθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Κοινότητα.
3. Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται για οχήματα ειδικού σκοπού όπως ορίζονται στην παράγραφο 5 του Παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3 Ορισμοί

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - (α) ως «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂» νοείται, αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
 - (β) ως «πιστοποιητικό συμμόρφωσης» νοείται το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK²⁰.
 - (γ) ως «κατασκευαστής» νοείται το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·
 - (δ) ως «μάζα» νοείται η μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο σημείο 2.6 του Παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK·
 - (ε) ως «ειδικές εκπομπές CO₂» νοούνται οι εκπομπές επιβατικού αυτοκινήτου, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO₂ (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·
 - (στ) ως «στόχος ειδικών εκπομπών» νοείται, αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ που επιτρέπονται σύμφωνα με το Παράρτημα I για καθένα καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο του οποίου είναι ο κατασκευαστής ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, των ειδικών εκπομπών CO₂ που επιτρέπονται σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση·
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές θεωρούνται συνδεδεμένοι εάν είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις. Με τον όρο "συνδεδεμένες επιχειρήσεις" νοούνται:
 - (α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, άμεσα ή έμμεσα:
 - (i) έχει την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου· ή
 - (ii) έχει 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) έχει το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·

²⁰

EE L 263 της 9.10.2007, σ.1.

- (β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν, έναντι ενός συμβαλλομένου μέρους της συμφωνίας, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο (α)·
- (γ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο (β) διαθέτει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο (α)·
- (δ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία (α), (β) ή (γ), ή επί των οποίων δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες αυτές επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)·
- (ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού:
 - (i) σε συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας ή στις αντίστοιχες συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους που αναφέρονται στα στοιχεία (α) έως (δ)· ή
 - (ii) σε ένα ή περισσότερα από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Άρθρο 4

Στόχοι ειδικών εκπομπών

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

Άρθρο 5

Σύμπραξη

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, έχουν τη δυνατότητα να σχηματίζουν σύμπραξη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.
2. Μια συμφωνία για το σχηματισμό σύμπραξης είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, πρέπει δε να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους κατά το οποίο οι εκπομπές αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν σύμπραξη ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:
 - (α) αναφέρονται οι κατασκευαστές που θα περιλαμβάνονται στη σύμπραξη·

- (β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής της σύμπραξης, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για τη σύμπραξη και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στη σύμπραξη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7· και
- (γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της σύμπραξης θα είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο (β).
3. Σε περίπτωση που ο προταθείς επικεφαλής της σύμπραξης δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της παραγράφου 2 στοιχείο (β), η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.
4. Κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή ως προς τον επικεφαλής της σύμπραξης ή την οικονομική του κατάσταση στο μέτρο που μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο (β), για τυχόν αλλαγές ως προς τα μέλη της σύμπραξης ή τη λύση της σύμπραξης.
5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται να συνάπτουν διακανονισμούς σύμπραξης με την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικώς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της σύμπραξης. Χωρίς να περιορίζεται η γενική έκταση εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού, όλα τα μέλη της σύμπραξης διασφαλίζουν ειδικότερα ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεών τους που διέπουν τη σύμπραξη δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, εκτός από τις ακόλουθες:
- (i) μέσες ειδικές εκπομπές CO₂
 - (ii) στόχος ειδικών εκπομπών
 - (iii) συνολικός αριθμός ταξινομημένων οχημάτων.
6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή εφόσον όλοι οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται στη σύμπραξη είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις.
7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη για την οποία ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 6

Παρακολούθηση και αναφορά μέσω εκπομπών

1. Για το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του 2010 και κάθε επόμενο έτος, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το Μέρος Α του Παραρτήματος II.
2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου του 2011 και κάθε επόμενο έτος, το κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο

Μέρος Β του Παραρτήματος II σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο Μέρος Γ του Παραρτήματος II.

3. Εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή, κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχει συλλέξει κατ'εφαρμογή της παραγράφου 1.
4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις 30 Ιουνίου 2011 και κάθε επόμενο έτος υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:
 - (α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος στην Κοινότητα·
 - (β) το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος· και
 - (γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι'αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO₂.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, ορίζοντας το κράτος μέλος, σχετικά με το οποίο θεωρούν ότι υπήρξε σφάλμα.

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί και επιβεβαιώνει τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

6. Σε περιπτώσεις που με βάση τους υπολογισμούς της παραγράφου 5, για το ημερολογιακό έτος 2010 ή 2011, η Επιτροπή θεωρήσει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά το εν λόγω έτος υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών του για το εν λόγω έτος, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.
7. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή το αργότερο εντός 6 μηνών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.
8. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και τη διαβίβαση δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του Παραρτήματος II σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να τροποποιεί το Παράρτημα II υπό το φως της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Όσα μέτρα προορίζονται για την

τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

Άρθρο 7

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Αναφορικά με κάθε ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά, για όποιον κατασκευαστή διαπιστώθηκαν μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ που υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το συγκεκριμένο έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή ή, στην περίπτωση σύμπραξης, στον επικεφαλής της σύμπραξης.

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 υπολογίζεται με τον τύπο:

Υπέρβαση εκπομπών x πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων x τίμημα υπέρβασης εκπομπών όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3.

Όπου:

Ως 'υπέρβαση εκπομπών' νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές κάποιου κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το ημερολογιακό έτος, στρογγυλεμένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο· και

Ως 'πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων' νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά το εν λόγω έτος.

3. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών ανέρχεται σε:

- (α) 20 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2012·
- (β) 35 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2013·
- (γ) 60 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2014· και
- (δ) 95 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2015 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη.

4. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Όσα μέτρα προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

5. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 8

Δημοσίευση επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2011 και κάθε επόμενο έτος, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο όπου για κάθε κατασκευαστή αναφέρονται:
 - (α) ο στόχος ειδικών εκπομπών του για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - (β) οι μέσες του ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - (γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων του ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος· και
 - (δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2013 στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Άρθρο 9

Παρέκκλιση εξειδίκευσης για ανεξάρτητους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής

1. Αίτηση παρέκκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ι δικαιούται να υποβάλλει κατασκευαστής ο οποίος:
 - (α) κατασκευάζει λιγότερα από 10.000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος· και
 - (β) δεν συνδέεται με άλλο κατασκευαστή.
2. Η αίτηση παρέκκλισης κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να αφορά κατ'ανώτατο όριο πέντε ημερολογιακά έτη. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή και περιλαμβάνει:
 - (α) επωνυμία και πρόσωπο επαφής για τον κατασκευαστή·
 - (β) αποδεικτικά στοιχεία ότι ο κατασκευαστής δικαιούται να υποβάλει αίτηση παρέκκλισης κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1·
 - (γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της μάζας και των ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων· και

- (δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών του εκπομπών CO₂.
3. Όποτε η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής έχει δικαίωμα παρέκκλισης κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών του εκπομπών CO₂, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η παρέκκλιση ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του έτους που έπεται εκείνου της υποβολής της αίτησης.
 4. Κατασκευαστής υποκείμενος σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει το δικαίωμά του για παρέκκλιση.
 5. Όποτε η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση γνωστοποίηση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 είτε αλλιώς, ότι κάποιος κατασκευαστής δεν έχει πλέον δικαίωμα παρέκκλισης, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και ενημερώνει τον κατασκευαστή.
 6. Όποτε η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής δεν θέτει σε εφαρμογή το πρόγραμμα μείωσης που περιγράφει στην αίτησή του, η Επιτροπή μπορεί να ανακαλέσει την παρέκκλιση.
 7. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει λεπτομερείς εκτελεστικές διατάξεις για τις παραγράφους 1 έως 6, συμπεριλαμβανομένων της ερμηνείας των κριτηρίων δικαιώματος παρέκκλισης, του περιεχομένου των αιτήσεων και του περιεχομένου και της αξιολόγησης των προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

Άρθρο 10

Εξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Το 2010, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα εξετάζεται η συντελούμενη πρόοδος εφαρμογής της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα.
2. Το 2010 και με βάση τα στοιχεία που της διαβιβάστηκαν δυνάμει της απόφασης 1753/2000/ΕΚ, η Επιτροπή θα εκτιμήσει κατά πόσον, μεταξύ των ετών 2006 και 2009, σημειώθηκε προς τα άνω ή προς τα κάτω μεταβολή της μάζας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων.

Αν έχει σημειωθεί μεταβολή της μάζας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, τροποποιείται η αριθμητική τιμή στο Παράρτημα I για την αυτόνομη αύξηση της μάζας ώστε να αντιστοιχεί στο μέσον όρο των ετήσιων αυξήσεων μάζας στο διάστημα μεταξύ των ημερολογιακών ετών 2006 και 2009.

Ένα τέτοιο μέτρο, που προορίζεται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή εξετάζει τις τεχνολογικές εξελίξεις με σκοπό να τροποποιήσει, όπως ενδείκνυται, τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 περί εγκρίσεως τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων.

Άρθρο 11

Πληροφόρηση των καταναλωτών

Από την 1η Ιανουαρίου 2010, οι κατασκευαστές μεριμνούν ώστε με ετικέτες, αφίσες ή διαφημιστική τεκμηρίωση και υλικό του τύπου που αναφέρεται στα άρθρα 3, 5 και 6 της οδηγίας 1999/94/ΕΚ να επισημαίνεται η έκταση στην οποία οι ειδικές εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων που προσφέρονται προς πώληση διαφέρουν από το στόχο ειδικών εκπομπών για το εν λόγω επιβατικό αυτοκίνητο κατά τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι.

Άρθρο 12

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συγκροτείται κατά τις διατάξεις του άρθρου 8 της απόφασης αριθ. 93/389/ΕΟΚ.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ σχετικά με τις διατάξεις του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ σχετικά με τις διατάξεις του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 13

Κοινοτική χρηματοδότηση

Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε κοινοτικό επίπεδο στηρίζεται από το υφιστάμενο κοινοτικό χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον (LIFE+) σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες και όρους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 614/2007.

Άρθρο 14

Κατάργηση

Η απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2010.

Ωστόσο, τα άρθρα 4, 9 και 10 της εν λόγω απόφασης εξακολουθούν να ισχύουν έως ότου η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με τα δεδομένα της παρακολούθησης για το ημερολογιακό έτος 2009.

Άρθρο 15
Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

1. Για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, οι επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO₂, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, υπολογίζονται με τον τύπο:

$$\text{Επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Αυτόνομη αύξηση της μάζας (AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή σε δεδομένο ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των επιτρεπόμενων ειδικών εκπομπών για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α – Συλλογή δεδομένων για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καθορισμός πληροφοριών παρακολούθησης εκπομπών CO₂

1. Για το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010 και κάθε επόμενο έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά τους:
 - (α) τον κατασκευαστή·
 - (β) τον τύπο, την παραλλαγή και την έκδοσή του·
 - (γ) τις ειδικές εκπομπές CO₂ (g/km)·
 - (δ) τη μάζα του (kg)·
 - (ε) το μεταξόνιό του (mm)· και
 - (στ) το μετατρόχιό του (mm).
2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για το αντίστοιχο επιβατικό αυτοκίνητο. Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης καθορίζει κατώτατη και ανώτατη μάζα για κάποιο επιβατικό αυτοκίνητο, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το κράτος μέλος χρησιμοποιεί μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή.
3. Για το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010 και κάθε επόμενο έτος, τα κράτη μέλη καθορίζουν, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο Μέρος Β, για κάθε κατασκευαστή:
 - (α) το συνολικό πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους·
 - (β) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂, όπως ορίζονται στην παράγραφο 3 του Μέρους Β του παρόντος Παραρτήματος·
 - (γ) τη μέση μάζα, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4 του Μέρους Β του παρόντος Παραρτήματος·
 - (δ) για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου:
 - (i) το συνολικό πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του Μέρους Β του παρόντος Παραρτήματος·
 - (ii) τις ειδικές εκπομπές CO₂·
 - (iii) τη μάζα·

- (iv) το αποτύπωμα του αυτοκινήτου, όπως ορίζεται στην παράγραφο 6 του Μέρους Β του παρόντος Παραρτήματος.

ΜΕΡΟΣ Β – Μεθοδολογία καθορισμού πληροφοριών παρακολούθησης εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα

1. Οι πληροφορίες παρακολούθησης τις οποίες απαιτείται να καθορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του Μέρους Α καθορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν Μέρος.

Πλήθος ταξινομηθέντων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (N).

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το πλήθος των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους κατά το αντίστοιχο έτος παρακολούθησης N .

Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα (S_{ave})

3. Οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην επικράτεια των κρατών μελών κατά το έτος παρακολούθησης (S_{ave}) υπολογίζονται διαιρώντας το άθροισμα των ειδικών εκπομπών CO₂ κάθε μεμονωμένου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, S , δια του πλήθους των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, N .

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

Μέση μάζα καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων

4. Η μέση μάζα όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτεια των κρατών μελών κατά το έτος παρακολούθησης (M_{ave}) υπολογίζεται διαιρώντας το άθροισμα της μάζας κάθε μεμονωμένου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, M , δια του πλήθους των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, N .

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

Κατανομή καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ανά παραλλαγή

5. Για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, καταγράφονται το πλήθος των επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, η μάζα των οχημάτων, οι ειδικές εκπομπές CO₂ και το αποτύπωμα του αυτοκινήτου.

Αποτύπωμα

6. Το αποτύπωμα του αυτοκινήτου υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το μεταξόνιο του αυτοκινήτου επί το μετατρόχιο του.

ΜΕΡΟΣ Γ – Μορφότυπο για τη διαβίβαση των δεδομένων

1. Για κάθε κατασκευαστή, για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα δεδομένα που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του Μέρους Α στα ακόλουθα μορφότυπα:

– Συγκεντρωτικά δεδομένα:

Έτος:				
Κατασκευαστής	Συνολικό πλήθος ταξινομηθέντων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων	Μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ (g/km)	Μέση μάζα (kg)	Μέσο αποτύπωμα (m ²)
(Κατασκευαστής 1)	...	...	...	...
(Κατασκευαστής 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Σύνολο όλων των κατασκευαστών	...	...	...	...

– Λεπτομερή δεδομένα σε επίπεδο κατασκευαστή:

Έτος	Κατασκευαστής	Τύπος αυτοκινήτου	Έκδοση	Παραλλαγή	Μάρκα κατασκευής	Εμπορική ονομασία	Σύνολο νέων ταξινομήσεων	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (g/km)	Μάζα (kg)	Αποτύπωμα (m ²)
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 2)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 1)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 2)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 2)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 1)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 2)	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)			...	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)			...	...	...	...	...	...	...

Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)			...	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων/προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων):

Τομέας(-είς) δραστηριότητας και σχετική(-ές) δραστηριότητα(-ες):

0703 – Άσκηση της περιβαλλοντικής πολιτικής

3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Γραμμές προϋπολογισμού [επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β.Α)] συμπεριλαμβανομένων των ονομασιών τους:

07 01 04 01: LIFE+ (Χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον — 2007 έως 2013) — Δαπάνη για τη διοικητική διαχείριση – Τομέας 2 των ΔΠ

07 03 07: LIFE+ (Χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον — 2007 έως 2013) – Τομέας 2 των ΔΠ

3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης:

Η δράση (Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα) αναμένεται ότι θα αρχίσει να ισχύει το έτος 2010. Για το χρονικό διάστημα 2010 – 2013, οι επιχειρησιακές δαπάνες θα καλυφθούν από το Χρηματοδοτικό μέσο LIFE +.

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
07 01 04 01	ΜΥΔ	ΜΔΠ ²¹	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	αριθ. 2
07 03 07	ΜΥΔ	ΔΠ/	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	αριθ. 2

²¹ Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις, εφεξής ΜΔΠ.

4. ΣΥΓΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Συγκεφαλαιωτικός πίνακας των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 και επόμε να	Σύνολο
---------------	----------------	--	------	------	------	------	------	----------------------------	--------

Επιχειρησιακές δαπάνες²²

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς²³

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Πιστώσεις πληρωμών		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς²⁴

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Συνολικές ενδεικτικές δημοσιονομικές δαπάνες της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Δαπάνες εκτός κεφαλαίου xx 01 του σχετικού τίτλου xx.

²³ Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του τίτλου xx.

²⁴ Δαπάνες κεφαλαίου xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (να διευκρινιστεί από ποιους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές, εάν προβλέπεται η συμμετοχή πολλών οργανισμών στη συγχρηματοδότηση):

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδότης οργανισμός		Έτος v	v + 1	v + 2	v + 3	v + 4	v + 5 και επόμε να	Σύνολο
.....	f							
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

- ☒ Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό μέχρι το 2013.
- ☐ Η πρόταση απαιτεί επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.
- ☐ Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της διοργανικής συμφωνίας²⁵ (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα
- ☐ Η πρόταση έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις – οι επιπτώσεις στα έσοδα είναι οι ακόλουθες:

εκατ. ευρώ (με 1 δεκαδικό ψηφίο)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα	Πριν από τη δράση [Έτος v-1]	Κατάσταση μετά τη δράση					
			[Έτος v]	[v+1]	[v+2]	[v+3]	[v+4]	[v+5] 26
	a) Έσοδα σε απόλυτες τιμές							

²⁵ Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

²⁶ Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

	β) Μεταβολή εσόδων	Δ							
--	--------------------	---	--	--	--	--	--	--	--

Ο κανονισμός έχει καταρτιστεί κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ο ανώτατος βαθμός συμμόρφωσης όλων των κατασκευαστών και επομένως δεν αναμένεται να προκύψουν έσοδα μέσω του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών όπως προβλέπεται βάσει του άρθρου 7. Ωστόσο, σε περίπτωση που δημιουργηθούν έσοδα από την εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω άρθρου, θα ενσωματωθούν στο γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ. Η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση δίνει κλίμακες ενδεχόμενων συνολικών ποσών που θα οφείλονται λόγω του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

**4.2. Ανθρώπινοι πόροι (ΙΠΑ: Ισοδύναμο Πλήρους Απασχόλησης)
(περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.**

Ετήσιες ανάγκες	2010	2011	2012	2013	2014	2015 και επόμεν α
Σύνολο ανθρώπινων πόρων	3	3	3	5	5	5

5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

5.1. Ανάγκη που πρέπει να καλυφθεί βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Ο γενικός στόχος του παρόντος κανονισμού είναι ο περιορισμός των μέσων εκπομπών του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων σε 130 g CO₂/km μέχρι το 2012. Ο στόχος αυτός αποτελεί μέρος ολοκληρωμένης προσέγγισης και θα συμπληρωθεί με μέτρα τα οποία θα αποφέρουν επιπρόσθετη μείωση κατά 10 g CO₂/km ώστε να επιτευχθεί ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km όπως προβλέπεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 για χάραξη αναθεωρημένης στρατηγικής ως προς τις εκπομπές CO₂ και τα αυτοκίνητα (COM(2007) 19).

5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια μεταξύ της πρότασης και των άλλων δημοσιονομικών μέσων, δυνατότητα συνέργειας

Η Κοινότητα έχει θέσει προ πολλού ως στόχο να μειώσει τις μέσες εκπομπές CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα στην Κοινότητα, το δε Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησαν από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση νομοθεσίας για το θέμα αυτό. Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της ανάγκης να αποφευχθεί η εμφάνιση εμποδίων στην ενιαία αγορά, του διασυννοριακού χαρακτήρα της κλιματικής αλλαγής και των σημαντικών διαφορών που υφίστανται στους σημερινούς εθνικούς μέσους όρους των ειδικών εκπομπών CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα. Παράλληλα, η υιοθέτηση στόχων για τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα σε κοινοτικό επίπεδο θα προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στους κατασκευαστές για να επιτύχουν τις απαιτούμενες

μειώσεις εκπομπής CO₂ σε ολόκληρο το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων τους στην Κοινότητα, αντί να διαθέτουν χωριστές στρατηγικές για επιμέρους εθνικούς στόχους μείωσης.

5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων)

Η πρόταση επιδιώκει τους ακόλουθους γενικούς στόχους πολιτικής:

- Καθορισμός υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και συμβολή στην επίτευξη των δεσμεύσεων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο,
- Βελτίωση της ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ,
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και ενθάρρυνση της έρευνας σε τεχνολογίες για την αύξηση της απόδοσης καυσίμων.

Ειδικός στόχος της πρότασης είναι η μείωση των επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των επιβατικών αυτοκινήτων με επίτευξη του στόχου μέσης τιμής εκπομπών 130 g CO₂/km για καινούργια πωλούμενα αυτοκίνητα. Αυτή η μέση τιμή εκπομπής θα αποτελέσει το δείκτη με τον οποίο θα κριθεί η εφαρμογή της πρότασης.

5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

☒ **Κεντρική διαχείριση**

- ☒ άμεσα από την Επιτροπή
- ☐ έμμεσα με ανάθεση σε:
 - ☐ εκτελεστικούς οργανισμούς
 - ☐ οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού
 - ☐ εθνικούς δημόσιους οργανισμούς / οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

☐ **Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση**

- ☐ με τα κράτη μέλη
- ☐ με τρίτες χώρες

☐ **Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να διευκρινιστεί)**

Παρατηρήσεις:

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6.1. Σύστημα παρακολούθησης

Η πρόταση θα αξιοποιήσει ήδη υφιστάμενο σύστημα παρακολούθησης που έχει συσταθεί προγενέστερα με σκοπό να δοθούν συνέχειες στην εφαρμογή της στρατηγικής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα. Βασίζεται σε δεδομένα που διαβιβάζονται στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη όσον αφορά τις ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων και τα χαρακτηριστικά τους, περιλαμβανομένων των ειδικών εκπομπών CO₂.

Συμβάσεις που έχουν υπογραφεί από την Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας προβλέπουν την άσκηση παρακολούθησης και δημοσιονομικού ελέγχου εκ μέρους της Επιτροπής (ή από αντιπρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την ίδια) και εξωτερικούς ελέγχους από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιτοπίως εφόσον αυτό είναι αναγκαίο.

6.2. Αξιολόγηση

6.2.1. Εκ των προτέρων αξιολόγηση

Βλέπε εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση ως έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής. Εκτιμήθηκαν οι επιπτώσεις όλων των προτεινόμενων μέτρων από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη.

6.2.2. Μέτρα που ελήφθησαν μετά από ενδιάμεση/εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος)

6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Το μέτρο θα επανεξετασθεί σύμφωνα με το άρθρο 10.

7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Πλήρης εφαρμογή των προτύπων εσωτερικού ελέγχου αριθ. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, καθώς και των αρχών του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Όταν εκτελούνται δράσεις χρηματοδοτούμενες με βάση την παρούσα πρόταση, η Επιτροπή διασφαλίζει την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Κοινότητας με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και κάθε άλλης παράνομης ενέργειας, με αποτελεσματικούς ελέγχους και με την ανάκτηση των αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών σε περίπτωση διαπίστωσης παρατυπιών, με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2988/95 και αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Για την πρόληψη απάτης κατά την εφαρμογή του άρθρου 7, με βάση το άρθρο 6 και το σχετικό παράρτημα II προβλέπεται άρτιο σύστημα παρακολούθησης και αναφοράς. Επιπλέον, η παράγραφος 8 του άρθρου 6 προβλέπει ότι η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση και την αναφορά, τις οποίες επιβάλλεται να τηρούν τα κράτη μέλη.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

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

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων))	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος 2010		Έτος 2011		Έτος 2012		Έτος 2013		Έτος 2014		Έτος 2015 και επόμενα		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ.1 – εφαρμογή του συστήματος αναφοράς και παρακολούθησης																
Δράση 1 – συλλογή και ανάλυση δεδομένων																
εκτίμηση της μεταβολής της μάζας των καινούργιων αυτοκινήτων (άρθρο 10)	Μελέτη	0,20	1	0,200											1	0,20
Συλλογή και ανάλυση διαβιβαζόμενων δεδομένων –κεντρικό μητρώο δεδομένων	Υπηρεσία και σύστημα πληροφορικής	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Διοικητικές δαπάνες

8.2.1. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Προσωπικό ²⁸ που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02							
Λοιπό προσωπικό ²⁹ που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 04/05							
ΣΥΝΟΛΟ		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

Κατά τα πρώτα έτη (2010-2012), οι κύριες εργασίες που απορρέουν από τη δράση θα συνδέονται με την εδραίωση του μηχανισμού, με την παροχή οδηγιών προς τα κράτη μέλη και με την αξιοποίηση προγενέστερων δραστηριοτήτων παρακολούθησης των κρατών μελών, οι οποίες είχαν θεσπιστεί με την απόφαση 1753/2000/EK (προς κατάργηση βάσει του παρόντος κανονισμού). Πέραν της παροχής οδηγιών παρακολούθησης, η Επιτροπή θα πρέπει να τηρεί κεντρικό μητρώο των διαβιβαζόμενων δεδομένων, να γνωστοποιεί στους κατασκευαστές αυτοκινήτων τα δεδομένα που τους αφορούν και τα οποία της διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη, να δημοσιοποιεί τα δεδομένα και από το έτος 2011 και μετά να δημοσιεύει ετησίως έκθεση παρακολούθησης. Επιπλέον, από το έτος 2013 και μετά, θα πρέπει να ασχολείται με την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (Κανονισμός Υπηρεσιακής Κατάστασης)

- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν

²⁷ των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς
²⁸ του οποίου το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς
²⁹ του οποίου το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς

- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσια Στρατηγική Πολιτική/Προσχέδιο Προϋπολογισμού) για το έτος ν
- ☐ Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- ☒ Θέσεις προς αναδιάταξη με χρησιμοποίηση των υφιστάμενων πόρων της διαχειρίστριας υπηρεσίας (εσωτερική αναδιάταξη)
- ☐ Θέσεις που απαιτούνται για το έτος ν αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος 2010	Έτος 2011	Έτος 2012	Έτος 2013	Έτος 2014	Έτος 2015 και επόμεν α	ΣΥΝΟΛ Ο
1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)							
Εκτελεστικοί οργανισμοί ³⁰							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							
- Εσωτερική (intra muros)							
- Εξωτερική (extra muros)							
Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	2010	2011	2012	2013	2014	2015 και επόμενα έτη
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, αποσπασμένοι εθνικοί υπάλληλοι, συμβασιούχοι κ.λπ.) (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						

³⁰

Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Υπολογισμός– *Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι*

Να γίνει παραπομπή στο σημείο 8.2.1, κατά περίπτωση

Ο τυπικός μισθός για ένα μόνιμο ή προσωρινό υπάλληλο όπως προβλέπεται στο σημείο 8.2.1 ανέρχεται σε 0,117 εκατ. ευρώ.

Υπολογισμός– *Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02*

Να γίνει παραπομπή στο σημείο 8.2.1, κατά περίπτωση

8.2.6. Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 και επόμενα έτη	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Αποστολές	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Επιτροπές ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών							
XX 01 02 11 05 - Πληροφορικά συστήματα							
2 Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)							
3 Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)							
Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Να διευκρινιστεί το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει.

των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Υπολογισμός – Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς

Από το 2010 έως το 2012, 5 αποστολές ετησίως με κόστος 1.000 ευρώ ανά αποστολή. Από το 2013 και μετά, 8 αποστολές ετησίως.

Προβλέπονται συνεδριάσεις της κανονιστικής επιτροπής που συγκροτείται με βάση τον κανονισμό (μοναδιαίο κόστος: 30.000 ευρώ ανά συνάντηση) δύο φορές ανά έτος για τα δύο πρώτα έτη και στη συνέχεια μία φορά ανά έτος.

Προβλέπονται συσκέψεις εμπειρογνομόνων για συγκεκριμένα θέματα που αφορούν την εφαρμογή του κανονισμού (μοναδιαίο κόστος: 30.000 ευρώ ανά σύσκεψη) δύο φορές το 2010, και στη συνέχεια μία φορά ανά έτος.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους και διοικητικούς πόρους θα καλυφθούν από το δημοσιονομικό κονδύλι που χορηγείται στη διαχειρίστρια ΓΔ στα πλαίσια της ετήσιας διαδικασίας κατανομής με συνεκτίμηση των δημοσιονομικών περιορισμών.