Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Μαΐου 2011

σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 205/2012 της Επιτροπής της 6ης Ιανουαρίου 2012	L 72	2	10.3.2012

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Μαΐου 2011

σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα

(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,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) 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 ([3]), έχει στόχο τη σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδα τα οποία αποτρέπουν την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η συνολική ετήσια μέση αύξηση της θερμοκρασίας στην επιφάνεια του πλανήτη δεν θα πρέπει να υπερβεί τους 2 °C σε σύγκριση με τα προ της βιομηχανικής εποχής επίπεδα. Σύμφωνα με την τέταρτη έκθεση αξιολόγησης του 2007 της διακυβερνητικής επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος (Intergovernmental Panel on Climate Change — IPCC), προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου πρέπει να έχουν φθάσει στο ανώτατο επίπεδό τους έως το 2020. Στη σύνοδο της 8ης-9ης Μαρτίου 2007, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύθηκε ρητά για μείωση, έως το 2020, των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας τουλάχιστον κατά 20 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 και κατά 30 %, εφόσον υπάρξουν δεσμεύσεις για συγκρίσιμες μειώσεις των εκπομπών από άλλες ανεπτυγμένες χώρες και εφόσον οι πιο προηγμένες οικονομικά αναπτυσσόμενες χώρες συμβάλλουν αναλόγως προς τις αντίστοιχες δυνατότητές τους.

(2) Το 2009, η Επιτροπή ολοκλήρωσε την επανεξέταση της ενωσιακής στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, εστιάζοντας στα πιο πιεστικά προβλήματα για τη βιώσιμη ανάπτυξη, όπως οι μεταφορές, η αλλαγή του κλίματος, η δημόσια υγεία και η εξοικονόμηση ενέργειας.

(3) Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες μειώσεις εκπομπών, θα πρέπει να εφαρμόζονται, σε επίπεδο κρατών μελών και σε ενωσιακό επίπεδο, πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της ενωσιακής

([1]) ΕΕ C 44 της 11.2.2011, σ. 157.
([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2011 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2011.
([3]) ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

▼B

οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Η απόφαση αριθ. 406/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, περί των προσπαθειών των κρατών μελών να μειώσουν τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ώστε να τηρηθούν οι δεσμεύσεις της Κοινότητας για μείωση των εκπομπών αυτών μέχρι το 2020 ([1]), ορίζει μια μέση μείωση κατά 10 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 στους τομείς που δεν καλύπτονται από το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας ([2]), συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην Ένωση και οι εκπομπές του, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των εκπομπών των οδικών μεταφορών, θα υπονομευθούν σημαντικά οι προσπάθειες που καταβάλλονται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

(4) Οι στόχοι της Ένωσης για τα καινούργια οδικά οχήματα προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO_2, απ' ό,τι θα προσέφεραν οι επιμέρους εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές, έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για τις αγορές και την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος για τις επιχειρήσεις και τα οφέλη που προκύπτουν από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας, καθώς και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας και του κόστους καυσίμων.

(5) Προκειμένου να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται συστήματα κινήτρων, όπως ο συνυπολογισμός των οικολογικών καινοτομιών και η χορήγηση πιστωτικών υπερμορίων.

(6) Στις ανακοινώσεις της από 7 Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα» και «Ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα (CARS21)», η Επιτροπή υπογράμμισε ότι ο κοινοτικός στόχος μέσων εκπομπών 120 g CO_2/km από τον στόλο των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων δεν θα επιτευχθεί μέχρι το 2012, αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα.

(7) Στις ανακοινώσεις αυτές, προτείνεται η διαμόρφωση ολοκληρωμένης προσέγγισης, για την υλοποίηση μέχρι το 2012 του κοινοτικού στόχου μέσων εκπομπών των 120 g CO_2/km από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Κοινότητα, με έμφαση σε υποχρεωτικές μειώσεις των εκπομπών CO_2, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO_2/km, κατά μέσον όρο, για τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων, καθώς και σε μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO_2/km ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

([1]) ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 136.
([2]) ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

▼B

(8) Οι διατάξεις για την υλοποίηση του στόχου σχετικά με τις εκπομπές από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να εναρμονίζονται με το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση των στόχων σχετικά με τις εκπομπές από τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, το οποίο ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα ([1]).

(9) Το νομοθετικό πλαίσιο για την επίτευξη του στόχου για τον μέσο όρο εκπομπών των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους, κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, να λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των Ευρωπαίων κατασκευαστών αυτοκινήτων και να αποφεύγει κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τους. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με τον γενικό σκοπό της επίτευξης των στόχων μείωσης εκπομπών της Ένωσης και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που αφορούν αμεσότερα τη χρήση, όπως η διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας ή μέτρα για τον περιορισμό της ταχύτητας των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

(10) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με τις εκπομπές CO_2 για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρησιμότητας των οχημάτων. Για να περιγραφεί η χρησιμότητα αυτή, η μάζα αποτελεί μία ενδεδειγμένη παράμετρο, καθώς επιτρέπει τη συσχέτιση με τις τρέχουσες εκπομπές και επομένως οδηγεί σε ρεαλιστικότερους και ουδέτερους από πλευράς ανταγωνισμού στόχους. Επιπλέον, τα δεδομένα για τη μάζα είναι ευχερώς διαθέσιμα. Θα πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα για εναλλακτικές παραμέτρους χρησιμότητας, όπως το αποτύπωμα (μέσο μετατρόχιο επί μεταξόνιο) και το ωφέλιμο φορτίο, ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρησιμότητα.

(11) Ο παρών κανονισμός προάγει ενεργά την οικολογική καινοτομία και συνεκτιμά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις, οι οποίες μπορούν να βελτιώσουν τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και να δημιουργήσουν περισσότερες θέσεις εργασίας υψηλής ποιότητας. Ως μέσο για τη συστηματική εκτίμηση των βελτιώσεων στις εκπομπές χάρη στην οικολογική καινοτομία, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο ένταξης μέτρων οικολογικής καινοτομίας στην επανεξέταση των διαδικασιών δοκιμής σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ([2]), λαμβάνοντας υπόψη τον τεχνολογικό και οικονομικό αντίκτυπο της ένταξης αυτής.

([1]) ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

▼B

(12) Η οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων ([1]), ορίζει ήδη ότι τα διαφημιστικά έντυπα των οχημάτων πρέπει να παρέχουν στους τελικούς καταναλωτές τα επίσημα στοιχεία όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 και την επίσημη κατανάλωση καυσίμου του οχήματος. Η Επιτροπή, στη σύστασή της 2003/217/ΕΚ, της 26ης Μαρτίου 2003, για την εφαρμογή σε άλλα μέσα των διατάξεων της οδηγίας 1999/94/ΕΚ που αφορούν τα διαφημιστικά έντυπα ([2]), δίδει την ερμηνεία ότι τούτο περιλαμβάνει τη διαφήμιση. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 1999/94/ΕΚ θα πρέπει, συνεπώς, να επεκταθεί στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ούτως ώστε οι διαφημίσεις για οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα να επιβάλλεται να παρέχουν στον τελικό καταναλωτή τα στοιχεία για τις επίσημες πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές CO_2 και για την επίσημη κατανάλωση καυσίμου του οχήματος, εφόσον δίδονται πληροφορίες σχετικά με την ενεργειακή κατανάλωση ή την τιμή, το αργότερο μέχρι το 2014.

(13) Αναγνωρίζοντας ότι είναι ιδιαίτερα υψηλό το κόστος, τόσο για την έρευνα και την ανάπτυξη, όσο και για τη μοναδιαία παραγωγή, για τις πρώτες γενεές τεχνολογιών οχημάτων πολύ χαμηλών εκπομπών άνθρακα που προβλέπεται να κυκλοφορήσουν στην αγορά μετά την έναρξη ισχύος του, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην επιτάχυνση και τη διευκόλυνση, προσωρινά, της διαδικασίας διάθεσης στην ενωσιακή αγορά οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών άνθρακα στα αρχικά στάδια της διάθεσής τους στο εμπόριο.

(14) Η χρήση ορισμένων εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να αποφέρει σημαντικές μειώσεις των εκπομπών CO_2 από την παραγωγή έως την κατανάλωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω ανάπτυξης ορισμένων οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων στην ενωσιακή αγορά.

(15) Το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2012 και με σκοπό τη βελτίωση της συγκέντρωσης στοιχείων σχετικά με τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον πρέπει να τροποποιηθεί η σχετική νομοθεσία, προκειμένου να περιληφθεί η από πλευράς των κατασκευαστών υποχρέωση που ζητούν την έγκριση τύπου για οχήματα της κατηγορίας N_1, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 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 ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ([3]), να εξοπλίζουν κάθε όχημα με σύστημα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου.

(16) Για λόγους συνέπειας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και για την αποτροπή καταχρήσεων, ο στόχος θα πρέπει να ισχύει για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση για πρώτη φορά και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Ένωσης, παρά μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα.

([1]) ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.
([2]) ΕΕ L 82 της 29.3.2003, σ. 33.
([3]) ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

▼B

(17) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

(18) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν, αφενός, την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο με τον οποίο θα επιτυγχάνουν τους στόχους τους βάσει του παρόντος κανονισμού και, αφετέρου, τη δυνατότητα να μεσοτιμούν τις εκπομπές στον στόλο των καινούργιων οχημάτων τους, αντί να οφείλουν να τηρούν στόχους CO_2 για κάθε μεμονωμένο όχημα. Οι κατασκευαστές θα πρέπει, συνεπώς, να υποχρεωθούν να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνουν τον μέσο όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω οχήματα. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί σταδιακά από το 2014 έως το 2017, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση. Αυτό συνάδει με τους χρόνους προπορείας και τη διάρκεια της περιόδου σταδιακής εφαρμογής που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

(19) Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι στόχοι αντανακλούν τις ιδιαιτερότητες των μικρών κατασκευαστών και εκείνων που απευθύνονται σε εξειδικευμένες αγορές, καθώς και ότι εναρμονίζονται με τις δυνατότητές του κατασκευαστή για μείωση των εκπομπών, θα πρέπει να οριστούν εναλλακτικοί στόχοι μείωσης των εκπομπών για τους εν λόγω κατασκευαστές, λαμβανομένων υπόψη των τεχνολογικών δυνατοτήτων των οχημάτων ενός δεδομένου κατασκευαστή για τη μείωση των οικείων ειδικών εκπομπών CO_2 και σε εναρμόνιση με τα χαρακτηριστικά των σχετικών τμημάτων της αγοράς. Αυτή η παρέκκλιση θα πρέπει να καλυφθεί από την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I, η οποία προβλέπεται να ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι τις αρχές του 2013.

(20) Η ενωσιακή στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθιέρωσε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με σκοπό την επίτευξη του ενωσιακού στόχου των 120 g CO_2/km έως το 2012, ενώ παράλληλα παρουσιάζει μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική περαιτέρω μείωσης των εκπομπών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 συγκεκριμενοποιεί αυτήν την πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, θέτοντας στόχο τα 95 g CO_2/km για τις μέσες εκπομπές του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια με αυτήν την προσέγγιση και να παρασχεθεί στη βιομηχανία βεβαιότητα προγραμματισμού, θα πρέπει να οριστεί ένας μακροπρόθεσμος στόχος για τις ειδικές εκπομπές CO_2 από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για το έτος 2020.

(21) Για να διαθέτουν οι κατασκευαστές ευελιξία όσον αφορά την επίτευξη των οικείων στόχων εκπομπών δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές μπορούν να συμφωνούν στον σχηματισμό συνδυασμού, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Όταν σχηματίζουν συνδυασμό, οι ατομικοί στόχοι των κατασκευαστών θα πρέπει να αντικαθίστανται από έναν κοινό στόχο για τον συνδυασμό, ο οποίος θα πρέπει να επιτυγχάνεται συλλογικά από τα μέλη του συνδυασμού.

(22) Οι ειδικές εκπομπές CO_2 ολοκληρωμένων οχημάτων θα πρέπει να αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

▼B

(23) Για να διασφαλισθεί ότι οι τιμές των εκπομπών CO_2 και η απόδοση καυσίμου των ολοκληρωμένων οχημάτων είναι αντιπροσωπευτικές, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει συγκεκριμένη διαδικασία και να εξετάζει, όπου χρειαστεί, τη δυνατότητα αναθεώρησης της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου.

(24) Είναι αναγκαίος ένας άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης, ώστε να διασφαλισθεί η τήρηση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

(25) Οι ειδικές εκπομπές CO_2 από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση του συστήματος, η συμμόρφωση προς αυτό θα πρέπει να κρίνεται με παραπομπή σε δεδομένα για τις ταξινομήσεις καινούργιων οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και υποβάλλονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και υποβολής των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονισθούν κατά το δυνατόν περισσότερο.

(26) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα και ότι τα κράτη μέλη επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων 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 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα και να βασίζονται μόνο στο εν λόγω έγγραφο. Θα πρέπει να υπάρχει ενωσιακή τυποποιημένη βάση δεδομένων για τα δεδομένα που αφορούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως μοναδικό σημείο αναφοράς, ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να διατηρούν ευκολότερα τα δικά τους δεδομένα ταξινόμησης, όταν τα οχήματα ταξινομούνται για πρώτη φορά.

(27) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2014. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται σε συνάρτηση με τον βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν συμμορφώνεται προς τον στόχο του. Για λόγους διασφάλισης της συνέπειας, ο μηχανισμός του τιμήματος θα πρέπει να είναι παρόμοιος με αυτόν που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(28) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που προβλέπει, κάθε εθνικό μέτρο που τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν κατά το άρθρο 193 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) δεν θα πρέπει να επιβάλλει επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.

▼B

(29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων περί ανταγωνισμού.

(30) Όσον αφορά την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου, θα πρέπει να εξεταστούν νέες λεπτομέρειες, ιδιαίτερα σχετικά με την κλίση της καμπύλης, την παράμετρο χρησιμότητας και το σύστημα του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.

(31) Η ταχύτητα των οδικών οχημάτων επηρεάζει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 από αυτά. Επιπλέον, η απουσία ορίου ταχύτητας για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορεί να δημιουργήσει ανταγωνισμό για την ανώτερη ταχύτητα, ο οποίος με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε υπερμεγέθη συστήματα κίνησης και συναφείς ανεπάρκειες σε πιο ήπιες συνθήκες λειτουργίας. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθεί κατά πόσον είναι εφικτό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα ([1]), προκειμένου να συμπεριληφθούν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

(32) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, ιδίως για την έγκριση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις μέσες εκπομπές, δηλαδή τη συλλογή, την καταχώριση, την παρουσίαση, τη διαβίβαση, τον υπολογισμό και την κοινοποίηση δεδομένων που αφορούν τις μέσες εκπομπές και την εφαρμογή των απαιτήσεων που εκτίθενται στο παράρτημα ΙΙ, καθώς και για την υιοθέτηση λεπτομερών διευθετήσεων σχετικά με την είσπραξη τιμημάτων υπέρβασης εκπομπών και λεπτομερών διατάξεων για τη διαδικασία έγκρισης καινοτόμων τεχνολογιών, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή ([2]).

(33) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ να τροποποιεί, υπό το πρίσμα της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τις απαιτήσεις παρακολούθησης και διαβίβασης δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ, να προσαρμόζει την τιμή M_0 που αναφέρεται στο παράρτημα Ι στη μέση μάζα των καινούργιων ελαφρών εμπορικών οχημάτων κατά τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη, να θεσπίζει κανόνες σχετικά με την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων χορήγησης παρέκκλισης και το περιεχόμενο και την εκτίμηση των προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO_2, καθώς και να προσαρμόζει τους τύπους που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι, προκειμένου να αντικατοπτρίζουν κάθε αλλαγή που επέρχεται στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO_2. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων.

([1]) ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.
([2]) ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

▼B

(34) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός απαιτήσεων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη και, επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ο παρών κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO_2 για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε 175 g CO_2/km, μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας των οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και μέσω καινοτόμων τεχνολογιών.

2. Από το 2020 και εφεξής, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο τα 147 g CO_2/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, υπό τον όρο ότι επιβεβαιώνεται η σχετική τεχνική δυνατότητα, όπως καθορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας N_1, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα της κατηγορίας N_1 στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»).

2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός της Ένωσης που έγινε λιγότερο από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO_2»: αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO_2 όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·

▼B

β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ·

δ) «πλήρες όχημα»: οποιοδήποτε όχημα δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε όχημα χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια·

στ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΚ κατά την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·

ζ) «μάζα»: η μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

η) «ειδικές εκπομπές CO_2»: οι εκπομπές ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος ως η μάζα εκπομπών CO_2 (συνδυασμένη μάζα)·

θ) «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή: ο μέσος όρος των ενδεικτικών ειδικών εκπομπών CO_2 που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα του οποίου είναι ο κατασκευαστής ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 11, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών·

ι) «αποτύπωμα»: το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στα τμήματα 2.1 και 2.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

ια) «ωφέλιμο φορτίο»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά επιτρεπτής μάζας έμφορτου οχήματος, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και της μάζας του οχήματος.

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

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

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

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

iii) το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·

▼B

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

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

δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες 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 στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Άρθρο 4

Στόχοι ειδικών εκπομπών

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2014 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές του CO_2 δεν υπερβαίνουν τον οικείο στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους εγκρίνεται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή.

Εάν οι ειδικές εκπομπές του ολοκληρωμένου οχήματος δεν είναι διαθέσιμες, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης χρησιμοποιεί τις ειδικές εκπομπές του οχήματος βάσης, για να προσδιορίσει τον δικό του μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO_2.

Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα ποσοστά καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του εκάστοτε κατασκευαστή που έχουν ταξινομηθεί κατά το αντίστοιχο έτος:

— 70 % το 2014,

— 75 % το 2015,

— 80 % το 2016,

— 100 % από το 2017 και εφεξής.

Άρθρο 5

Πιστωτικά υπερμόρια

Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2, κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα με ειδικές εκπομπές CO_2 χαμηλότερες από 50 g CO_2/km λογίζεται ως:

— 3,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2014,

— 3,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2015,

— 2,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2016,

— 1,5 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα το 2017,

— 1 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα από το 2018.

▼B

Για τη διάρκεια του προγράμματος πιστωτικών υπερμορίων, ο μέγιστος αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, με ειδικές εκπομπές CO_2 χαμηλότερες από 50 g CO_2/km, που λαμβάνεται υπόψη όσον αφορά την εφαρμογή των πολλαπλασιαστών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, δεν υπερβαίνει τα 25 000 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανά κατασκευαστή.

Άρθρο 6

Στόχος ειδικών εκπομπών για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κινούνται με εναλλακτικό καύσιμο

Προκειμένου να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό ένας κατασκευαστής πληροί τους αναφερόμενους στο άρθρο 4 στόχους του ειδικών εκπομπών, οι ειδικές εκπομπές CO_2 για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα το οποίο έχει κατασκευαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να κινηθεί με μείγμα βενζίνης και βιοαιθανόλης με περιεκτικότητα αιθανόλης 85 % («E85»), το οποίο πληροί τις σχετικές διατάξεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή τα ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα, μειώνονται, έως την 31η Δεκεμβρίου 2015, κατά 5 %, ως αναγνώριση του γεγονότος ότι κατά τη λειτουργία με βιοκαύσιμα υπάρχουν μεγαλύτερες δυνατότητες όσον αφορά την τεχνολογία και τη μείωση των εκπομπών. Η μείωση αυτή ισχύει μόνο όταν τουλάχιστον το 30 % των πρατηρίων καυσίμων στο κράτος μέλος στο οποίο έχει ταξινομηθεί το ελαφρύ επαγγελματικό όχημα προσφέρουν αυτόν τον τύπο εναλλακτικού καυσίμου, το οποίο να πληροί τα κριτήρια βιωσιμότητας για βιοκαύσιμα σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας.

Άρθρο 7

Συνδυασμός

1. Οι κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 11, δύνανται να σχηματίζουν συνδυασμό για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν βάσει του άρθρου 4.

2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό συνδυασμού είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, και πρέπει να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους για το οποίο πρόκειται να συνδυαστούν οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν συνδυασμό ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:

α) αναφέρονται οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στον συνδυασμό·

β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής του συνδυασμού, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για τον συνδυασμό και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στον συνδυασμό σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9·

γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής του συνδυασμού θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β).

3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής του συνδυασμού δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στον συνδυασμό σύμφωνα με το άρθρο 9, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.

4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε συνδυασμό ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής του συνδυασμού ή της οικονομικής του κατάστασης, στον βαθμό που αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση

▼B

καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στον συνδυασμό σύμφωνα με το άρθρο 9, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών του συνδυασμού ή τη λύση του συνδυασμού.

5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς συνδυασμού με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικώς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος του συνδυασμού. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων συνδυασμών, όλα τα μέλη ενός συνδυασμού διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν τον συνδυασμό, δεν μπορεί να υπάρξει κοινή χρήση δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση όσον αφορά:

α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2·

β) τον στόχο ειδικών εκπομπών·

γ) τον συνολικό αριθμό ταξινομούμενων οχημάτων.

6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή εάν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στον συνδυασμό ανήκουν στην ίδια ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών.

7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε συνδυασμό για τον οποίο έχουν ενημερώσει την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που υπέχουν δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και συμπράξεις θα καταγράφονται, θα αναφέρονται και θα καθίστανται διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 8 παράγραφος 4.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση και αναφορά των μέσων εκπομπών

1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και για κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών και των εισαγωγέων ή αντιπροσώπων που έχουν οριστεί από τους κατασκευαστές στα επιμέρους κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι φορείς που υποβάλλουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια.

2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2013, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τα στοιχεία που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙ για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τον μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Γ του παραρτήματος ΙΙ.

3. Κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχουν συλλέξει κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη βάσει του παρόντος άρθρου και το δημοσιοποιεί. Από τις 30 Ιουνίου 2013 και κάθε επόμενο έτος, η Επιτροπή υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:

α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

▼B

β) τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών του CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της που τον αφορά. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά τον αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO_2.

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

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

7. Για τα ημερολογιακά έτη 2012 και 2013 και με βάση τους υπολογισμούς που εκτελούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5, η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή σε περίπτωση που η Επιτροπή εκτιμά ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από τον κατασκευαστή υπερέβησαν τον οικείο στόχο του ειδικών εκπομπών CO_2.

8. Σε κάθε κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εκείνη που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

9. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του παραρτήματος ΙΙ. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17.

10. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M_2 και N_2, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Άρθρο 9

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου ως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής συνδυασμού, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.

▼B

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

α) Από το 2014 έως το 2018:

i) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 3 g CO_2/km:

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR] × αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

ii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 2 g CO_2/km αλλά μέχρι 3 g CO_2/km:

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR] × αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

iii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 1 g CO_2/km αλλά μέχρι 2 g CO_2/km:

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR] × αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

iv) Για υπέρβαση εκπομπών μέχρι 1 g CO_2/km:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 5 EUR) × αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

β) Από το 2019 και εφεξής:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 EUR) × αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

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

— ως «υπέρβαση εκπομπών» νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή —λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO_2 λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 12— υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος αυτού για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλοποιημένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο, και

— ως «αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων» νοείται το πλήθος καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4.

3. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς ρυθμίσεις για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

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

Άρθρο 10

Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2013 και τις 31 Οκτωβρίου κάθε επόμενου έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο όπου για κάθε κατασκευαστή αναφέρονται:

α) ο οικείος στόχος ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

▼B

β) οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

γ) η διαφορά μεταξύ των οικείων μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος·

δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 για όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, και

ε) η μέση μάζα για όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2015, 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 11

Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

1. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δύναται να υποβάλει κατασκευαστής του οποίου τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22 000 και ο οποίος:

α) δεν είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, ή

β) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών η οποία είναι υπεύθυνη συνολικώς για λιγότερα από 22 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος, ή

γ) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και το δικό του κέντρο σχεδιασμού.

2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:

α) την επωνυμία του κατασκευαστή και τον αρμόδιο επικοινωνίας με αυτόν·

β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1·

γ) λεπτομερή στοιχεία για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της μάζας και των ειδικών εκπομπών CO_2 των εν λόγω ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, και

δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO_2 και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος.

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των

▼B

εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO_2 και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η παρέκκλιση ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του έτους που ακολουθεί την ημερομηνία χορήγησης της παρέκκλισης.

4. Ο κατασκευαστής που υπόκειται σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την επιλεξιμότητά του για παρέκκλιση.

5. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 κοινοποίηση είτε για άλλους λόγους, ότι κατασκευαστής δεν είναι πλέον επιλέξιμος για παρέκκλιση, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και απευθύνει σχετική κοινοποίηση στον κατασκευαστή.

6. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή τού επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 9.

7. Η Επιτροπή εκδίδει συμπληρωματικούς κανόνες για τις παραγράφους 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την εκτίμηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO_2, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17.

8. Οι αιτήσεις παρέκκλισης, οι οποίες περιλαμβάνουν τις υποστηρικτικές πληροφορίες, κάθε κοινοποίηση κατά την παράγραφο 4, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 5 και κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 6, καθώς και τις πράξεις που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 7, είναι διαθέσιμες στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής ([1]).

Άρθρο 12

Οικολογικές καινοτομίες

1. Κατόπιν αιτήσεως προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO_2 που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών. Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση του στόχου ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO_2/km κατ' ανώτατο όριο.

2. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς διατάξεις για τη διαδικασία έγκρισης καινοτόμων τεχνολογιών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμους τεχνολογίες:

α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την εξοικονόμηση CO_2 που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·

β) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO_2·

([1]) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

▼B

γ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO_2 ή σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO_2/km κατά το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 ούτε να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων ενωσιακού δικαίου.

3. Ο προμηθευτής ή κατασκευαστής που αιτείται την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης επαλήθευσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση πιθανής αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας που έχει ήδη εγκριθεί, στην έκθεση αναφέρεται η εν λόγω αλληλεπίδραση και στην έκθεση επαλήθευσης εκτιμάται ο βαθμός στον οποίο η αλληλεπίδραση αυτή τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.

4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

Άρθρο 13

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή ολοκληρώνει την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών του παραρτήματος I και των παρεκκλίσεων του άρθρου 11, με σκοπό τον καθορισμό:

— των λεπτομερειών επίτευξης, έως το έτος 2020, μακροπρόθεσμου στόχου 147 g CO_2/km με οικονομικώς συμφέροντα τρόπο, εφόσον επιβεβαιωθεί η δυνατότητα επίτευξής του με βάση τα επικαιροποιημένα αποτελέσματα εκτίμησης επιπτώσεων, και

— των θεμάτων που αφορούν την υλοποίηση του εν λόγω στόχου, συμπεριλαμβανομένου του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.

Με βάση την επανεξέταση αυτή και την οικεία εκτίμηση επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής εκτίμησης των επιπτώσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία και τις βιομηχανίες που εξαρτώνται από αυτή, η Επιτροπή, εάν κρίνεται σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, κατά τον πλέον ουδέτερο τρόπο από άποψη ανταγωνισμού, και η οποία είναι κοινωνικά δίκαιη και βιώσιμη.

2. Η Επιτροπή, εάν κρίνεται σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως το 2014, για συμπερίληψη στον παρόντα κανονισμό οχημάτων των κατηγοριών N_2 και M_2 όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, με σκοπό την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου από το 2020.

3. Μέχρι το 2014, η Επιτροπή, μετά από εκτίμηση επιπτώσεων, δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων αποτυπώματος και ωφέλιμου φορτίου και με τη χρήση τους ως παραμέτρων χρησιμότητας για τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση του παραρτήματος I, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

▼B

4. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ορίζει διαδικασία για τον υπολογισμό αντιπροσωπευτικών τιμών για τις εκπομπές CO_2, την αποδοτικότητα καυσίμου και τη μάζα των ολοκληρωμένων οχημάτων, διασφαλίζοντας την έγκαιρη πρόσβαση του κατασκευαστή του οχήματος βάσης στη μάζα και στις ειδικές εκπομπές CO_2 του ολοκληρωμένου οχήματος.

5. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2016 και, εν συνεχεία, ανά τριετία, η Επιτροπή τροποποιεί το παράρτημα I με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17, με σκοπό την προσαρμογή της τιμής M_0 που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα στη μέση μάζα των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη.

Οι προσαρμογές αυτές τίθενται σε ισχύ για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2018 και, εν συνεχεία, ανά τριετία.

6. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση των διαδικασιών μέτρησης των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Από την ημερομηνία εφαρμογής της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης των εκπομπών CO_2, παύουν να εγκρίνονται καινοτόμοι τεχνολογίες με τη διαδικασία του άρθρου 12.

Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Προκειμένου κάθε αλλαγή να αντικατοπτρίζεται στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO_2, η Επιτροπή προσαρμόζει τους τύπους που παρατίθενται στο παράρτημα I με πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17.

Άρθρο 14

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 9 της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Κοινότητα και εφαρμογής του πρωτοκόλλου του Κιότο ([1]). Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 15

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 13 παράγραφος 5 και στο άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο, ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 3η Ιουνίου 2011. Η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με τη δοθείσα εξουσιοδότηση το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο την ανακαλέσουν σύμφωνα με το άρθρο 16.

([1]) ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 1.

▼B

2. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί συγχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

3. Η εξουσία για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή, υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στα άρθρα 16 και 17.

Άρθρο 16

Ανάκληση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 13 παράγραφος 5 και στο άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο, μπορεί να ανακληθεί, ανά πάσα στιγμή, από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.

2. Το θεσμικό όργανο που κίνησε εσωτερική διαδικασία για να αποφασίσει εάν πρόκειται να ανακαλέσει την εξουσιοδότηση επιδιώκει να ενημερώσει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος το άλλο θεσμικό όργανο και την Επιτροπή, πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, αναφέροντας την εξουσιοδότηση που ενδέχεται να αποτελέσει αντικείμενο ανάκλησης και τους πιθανούς λόγους της ανάκλησης.

3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ αμέσως ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που διευκρινίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν. Δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 17

Διατύπωση αντιρρήσεων έναντι των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων

1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να διατυπώσουν αντιρρήσεις σχετικά με κατ' εξουσιοδότηση πράξη εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης.

Κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, αυτή η προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες.

2. Εάν, κατά τη λήξη της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο διατύπωσε αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, αυτή δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της.

Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη μπορεί να δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και να αρχίζει να ισχύει πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να μην προβάλλουν αντιρρήσεις.

3. Εάν είτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε το Συμβούλιο διατυπώσει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εκθέτει τους σχετικούς λόγους.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

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

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO_2

1. Οι ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO_2 για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, προσδιορίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

   α) Από το 2014 έως το 2017:

   Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   όπου:

   M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093.

   β) Από το 2018 και εφεξής:

   Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   όπου:

   M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

   M_0 = η εγκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 5

   a = 0,093.

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή σε δεδομένο ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ενδεικτικών ειδικών εκπομπών CO_2 από κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομήθηκε κατά το συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος και του οποίου είναι ο κατασκευαστής.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Α. Συλλογή δεδομένων για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και προσδιορισμός των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO_2

1. Για το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτειά τους:

α) τον κατασκευαστή·

β) τον τύπο, την παραλλαγή και την έκδοσή του·

γ) τις ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km) του οχήματος·

δ) τη μάζα του (kg)·

ε) το μεταξόνιό του (mm)·

στ) το εύρος του ίχνους των τροχών του άξονα διεύθυνσης (mm) και του άλλου άξονα (mm)·

ζ) το μέγιστο τεχνικώς αποδεκτό βάρος έμφορτου οχήματος (σε kg) σύμφωνα με το παράρτημα III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

2. ►M1 Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή του εκάστοτε ελαφρού επαγγελματικού οχήματος ή συμφωνούν με το πιστοποιητικό αυτό. Εφόσον δεν χρησιμοποιείται το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, τα κράτη μέλη θέτουν σε εφαρμογή τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν επαρκή ακρίβεια της διαδικασίας παρακολούθησης. ◄ Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ορίζει τόσο κατώτατη όσο και ανώτατη μάζα για ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή. Στην περίπτωση των οχημάτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνη-αέριο) στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO_2 και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την τιμή που αφορά το αέριο.

3. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει για κάθε κατασκευαστή, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο μέρος Β του παρόντος παραρτήματος:

α) τον συνολικό αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά του·

▼M1

β) τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με τιμές για καθεμία από τις ακόλουθες παραμέτρους:

i) εκπομπές CO_2,

ii) μάζα,

iii) μεταξόνιο,

iv) μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης,

v) μετατρόχιο άλλου άξονα·

▼B

δ) για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος:

i) τον συνολικό αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά του, όπως ορίζεται στο μέρος Β σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος,

ii) τις ειδικές εκπομπές CO_2,

iii) τη μάζα,

▼M1

iv) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος,

v) το μεταξόνιο,

vi) το μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης,

vii) το μετατρόχιο άλλου άξονα.

▼B

Β. Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO_2 για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Τα στοιχεία παρακολούθησης που τα κράτη μέλη οφείλουν να προσδιορίζουν σύμφωνα με το μέρος Α σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

1. Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (N)

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους κατά το αντίστοιχο έτος παρακολούθησης (N).

▼M1

_____

▼B

4. Κατανομή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανά έκδοση

Για κάθε έκδοση κάθε παραλλαγής κάθε τύπου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, καταγράφονται ο αριθμός των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, η μάζα των οχημάτων, οι ειδικές εκπομπές CO_2, το μεταξόνιο, το εύρος ίχνους των τροχών και η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του οχήματος.

▼M1

_____

▼B

7. Ολοκληρωμένα οχήματα

Σε οχήματα πολλαπλών σταδίων, οι ειδικές εκπομπές CO_2 ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Για να διασφαλισθεί η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO_2, ενεργειακής απόδοσης και μάζας των ολοκληρωμένων οχημάτων, χωρίς να επιβαρυνθεί υπερβολικά ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης, το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του 2011, η Επιτροπή θα παρουσιάσει συγκεκριμένη διαδικασία παρακολούθησης και θα προβεί σε αναθεώρηση και στις αναγκαίες τροποποιήσεις της σχετικής νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου.

Κατά τον καθορισμό της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή, εφόσον χρειαστεί, καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα παρακολουθούνται η μάζα και οι τιμές CO_2, με βάση πίνακα τιμών CO_2 που αντιστοιχούν σε διάφορες κλάσεις τελικής ροπής αδράνειας ή με βάση μια μόνο τιμή CO_2 που θα προκύπτει από τη μάζα του οχήματος βάσης επαυξημένη κατά μια εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα, διαφοροποιούμενη αναλόγως της κλάσης N_1. Στην τελευταία περίπτωση, η εν λόγω μάζα θα λαμβάνεται υπόψη και για το μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος.

Η Επιτροπή διασφαλίζει επίσης ότι ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης έχει έγκαιρη πρόσβαση στα δεδομένα της μάζας και των ειδικών εκπομπών CO_2 του ολοκληρωμένου οχήματος.

Γ. Μορφότυπος για τη διαβίβαση των δεδομένων

Για κάθε κατασκευαστή, για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα δεδομένα που περιγράφονται στο μέρος Α σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος χρησιμοποιώντας τους ακόλουθους μορφότυπους:

▼B

Τμήμα 1 — Συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης

Κράτος μέλος ([1]):	
Έτος:	
Πηγή:	

Κατασκευαστής	Συνολικός αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων	Αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν τιμή εκπομπών	Αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν τιμή μάζας	Αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν τιμή μεταξονίου	Αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν τιμή εύρους ίχνους των τροχών του άξονα διεύθυνσης	Αριθμός καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν τιμή εύρους ίχνους των τροχών του άλλου άξονα
(Κατασκευαστής 1)	…	…	…	…	…	…
(Κατασκευαστής 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Σύνολο όλων των κατασκευαστών	…	…	…	…	…	…

([1]) Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, για τα οποία ισχύουν οι κωδικοί «EL» και «UK» αντιστοίχως.

Τμήμα 2 – Λεπτομερή δεδομένα πιστοποίησης

Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ	Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία	Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία με βάση το εθνικό μητρώο	Αριθμός έγκρισης τύπου και επεκτάσεις του	Τύπος	Παραλλαγή	Έκδοση	Μάρκα	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος	Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων	Ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km)	Μάζα (kg)	Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (kg)	Μεταξόνιο (mm)	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (mm)	Μετατρόχιο άλλου άξονα (mm)	Τύπος καυσίμου	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	Κυβισμός (cm^3)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)	Κωδικός καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών	Μείωση εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παράλ-λαγή 1	Έκδοση 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παράλ-λαγή 2	Έκδοση 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παράλ-λαγή 2	Έκδοση 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παράλ-λαγή 2	Έκδοση 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 2	Τύπος 2	Παράλ-λαγή 1	Έκδοση 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 2	Τύπος 2	Παράλ-λαγή 1	Έκδοση 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 2	Τύπος 2	Παράλ-λαγή 2	Έκδοση 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ	Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία	Όνομα κατασκευαστή – Ονομασία με βάση το εθνικό μητρώο	Αριθμός έγκρισης τύπου και επεκτάσεις του	Τύπος	Παραλλαγή	Έκδοση	Μάρκα	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος	Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων	Ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km)	Μάζα (kg)	Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (kg)	Μεταξόνιο (mm)	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (mm)	Μετατρόχιο άλλου άξονα (mm)	Τύπος καυσίμου	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	Κυβισμός (cm^3)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)	Κωδικός καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών	Μείωση εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών
Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Κατασ/τής 1	Αριθ-μός 2	Τύπος 2	Παραλ-λαγή 2	Έκδοση 2	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παραλ-λαγή 1	Έκδοση 1	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παραλ-λαγή 1	Έκδοση 2	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Num-ber 1	Τύπος 1	Παραλ-λαγή 2	Έκδοση 1	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Κατασ/τής 2	Αριθ-μός 1	Τύπος 1	Παραλ-λαγή 2	Έκδοση 2	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮