

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 333/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2014****για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 με σκοπό τον καθορισμό των λεπτομερειών της επίτευξης του στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα το 2020**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήδη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, η Επιτροπή πρόκειται να επανεξετάσει τις λεπτομέρειες επίτευξης, ως το 2020, του στόχου των 95 g CO₂/km με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, συμπεριλαμβανομένων του μαθηματικού τύπου του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού και των παρεκκλίσεων βάσει του άρθρου 11 αυτού. Είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να είναι όσο το δυνατόν ουδέτερος από άποψη ανταγωνισμού, κοινωνικά δίκαιος και βιώσιμος.
- (2) Η περαιτέρω ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς προηγμένων τεχνολογιών που στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των επιβατηγών αυτοκινήτων συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Ιανουαρίου 2011 με τίτλο «Ευρώπη με αποδοτική κατανάλωση πόρων, εμβληματική πρωτοβουλία στο πλαίσιο της στρατηγικής Ευρώπη 2020», που υποστηρίζει τη μετάβαση σε μια οικονομία με αποδοτική κατανάλωση πόρων και με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα με σκοπό την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης.
- (3) Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι, προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση με τον στόχο των 95 g CO₂/km, οι εκπομπές CO₂ θα πρέπει να εξακολουθήσουν να μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες.
- (4) Οι υψηλές τιμές των ορυκτών καυσίμων έχουν αρνητική επίδραση στην οικονομική ανάκαμψη και στην ενεργειακή ασφάλεια και τον οικονομικά προσεγγιστικό χαρακτήρα της ενέργειας στην Ένωση. Αποτελεί λοιπόν προτεραιότητα η αύξηση της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας των νέων επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, προκειμένου να μειωθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο.
- (5) Αναγνωρίζοντας το υψηλό κόστος έρευνας και ανάπτυξης και μοναδιαίο κόστος παραγωγής στην περίπτωση των πρώτων γενεών οχημάτων με εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα εκπομπών, είναι σκόπιμο να επιταχυνθεί και να διευκολυνθεί, προσωρινά και σε περιορισμένο βαθμό, η κυκλοφορία των οχημάτων αυτών στην αγορά της Ένωσης στα αρχικά στάδια της εμπορικής τους εκμετάλλευσης. Φορείς σε διάφορα επίπεδα θα πρέπει να δώσουν τη δέουσα προσοχή για τον εντοπισμό και τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών για την τόνωση της ζήτησης οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών.
- (6) Η έλλειψη υποδομής εναλλακτικών καυσίμων και κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τη διασύνδεση οχήματος-υποδομής θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο για την υιοθέτηση από την αγορά των οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Η διασφάλιση της δημιουργίας παρόμοιας υποδομής στην Ένωση θα μπορούσε να διευκολύνει το έργο των δυνάμεων της αγοράς και να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη στην Ευρώπη.
- (7) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που έχει στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρηστικότητας του οχήματος, η μεγάλη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία παρέκκλισης και το οριακό όφελος που προκύπτει όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα που πωλούνται από τους εν λόγω κατασκευαστές, οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Ένωση ετησίως εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του στόχου ειδικών εκπομπών και του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών. Για να εξασφαλιστεί όσο το δυνατόν νωρίτερα ασφάλεια δικαίου για τους εν λόγω κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 αυτοκίνητα, είναι σημαντικό για την εν λόγω παρέκκλιση να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2012.

⁽¹⁾ ΕΕ C 44 της 15.2.2013, σ. 109.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2014.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

- (8) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων σε κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να απλοποιηθεί ώστε να αφήνει αυξημένα περιθώρια ευελιξίας όταν υποβάλλεται αίτηση παρέκκλισης από τους κατασκευαστές αυτούς και όταν η Επιτροπή παραχωρεί τέτοιες παρεκκλίσεις.
- (9) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων σε εξειδικευμένους κατασκευαστές θα πρέπει να συνεχιστεί και μετά από το έτος 2020. Ωστόσο, για να διασφαλιστεί ότι η προσπάθεια μείωσης που απαιτείται από εξειδικευμένους κατασκευαστές θα συνάδει με εκείνη των κατασκευαστών με μεγάλο όγκο παραγωγής, θα πρέπει να ισχύει από το 2020 στόχος μειωμένος κατά 45 % σε σύγκριση με τις μέσες ειδικές εκπομπές των εξειδικευμένων κατασκευαστών το 2007.
- (10) Προκειμένου να είναι η αυτοκινητοβιομηχανία σε θέση να πραγματοποιήσει μακροπρόθεσμες επενδύσεις και να αναπτύξει καινοτομίες, είναι επιθυμητό να δοθούν ενδείξεις ως προς τον τρόπο τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 για την περίοδο μετά το 2020. Οι ενδείξεις αυτές θα πρέπει να βασιστούν σε εκτίμηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και των συνεπειών για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα. Η Επιτροπή θα πρέπει, μέχρι το 2015, να επανεξετάσει τα θέματα αυτά και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα πορίσματά της. Η έκθεση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει, ενδεχομένως, προτάσεις για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 για τη θέσπιση στόχων για τις εκπομπές CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων μετά το 2020, συμπεριλαμβανομένου του ενδεχόμενου καθορισμού ενός ρεαλιστικού και εφικτού στόχου για το 2025, βάσει συνολικής αξιολόγησης των επιπτώσεων που θα εξετάζει τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και των συναφών βιομηχανιών, διατηρώντας παράλληλα μια σαφή πορεία μείωσης των εκπομπών συγκρίσιμη με εκείνη που επετεύχθη κατά την περίοδο έως το 2020. Κατά την εκπόνηση των προτάσεων αυτών, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι είναι όσο το δυνατόν πιο ουδέτερες από άποψη ανταγωνισμού και είναι κοινωνικά δίκαιες και βιώσιμες.
- (11) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 απαιτείται από την Επιτροπή να διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων προκειμένου να επανεξετάσει τις διαδικασίες δοκιμών έτσι ώστε να αντανakλούν επαρκώς την πραγματική συμπεριφορά των αυτοκινήτων ως προς τις εκπομπές CO₂. Χρειάζεται να τροποποιηθεί ο «Νέος Ευρωπαϊκός Κύκλος Οδήγησης» (NEDC) που χρησιμοποιείται σήμερα, για να εξασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα των πραγματικών συνθηκών οδήγησης και να αποφευχθεί η υποτίμηση των πραγματικών εκπομπών CO₂ και της πραγματικής κατανάλωσης καυσίμου. Μια νέα, πιο ρεαλιστική και αξιόπιστη διαδικασία δοκιμών θα πρέπει να συμφωνηθεί το συντομότερο δυνατόν. Οι εργασίες προς αυτή την κατεύθυνση προχωρούν μέσω της διαμόρφωσης παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (ΠΔΔΕΟ) στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, αλλά δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ που αναφέρονται για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα προσεγγίζουν περισσότερο τις εκπομπές που όντως εκπέμπονται υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, η ΠΔΔΕΟ θα πρέπει να εφαρμοστεί το συντομότερο δυνατόν. Ως εκ τούτου, το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 καθορίζει τα όρια εκπομπών για το 2020, όπως αυτές μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και το παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁽¹⁾. Όταν τροποποιηθούν οι διαδικασίες δοκιμών, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν τα όρια του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 προκειμένου να διασφαλιστεί ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές και τις κατηγορίες οχημάτων. Αντίστοιχα, η Επιτροπή θα πρέπει να διεξαγάγει μια θεμελιωμένη μελέτη συσχετισμού μεταξύ των κύκλων δοκιμών NEDC και του νέου ΠΔΔΕΟ για να διασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητά του σε σχέση με τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
- (12) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πραγματικές παγκόσμιες εκπομπές αντικατοπτρίζονται επαρκώς και ότι οι μετρούμενες τιμές CO₂ είναι απολύτως συγκρίσιμες, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι προσδιορίζονται με απόλυτη ακρίβεια τα στοιχεία της διαδικασίας δοκιμών που επηρεάζουν σημαντικά τις μετρούμενες εκπομπές CO₂, έτσι ώστε να αποτρέπεται η χρησιμοποίηση στοιχείων ευελιξίας του κύκλου δοκιμών από τους κατασκευαστές. Οι αποκλίσεις μεταξύ των τιμών εκπομπών CO₂ έγκρισης τύπου και των εκπομπών που προέρχονται από οχήματα που προσφέρονται προς πώληση θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, μεταξύ άλλων, λαμβάνοντας υπόψη μια διαδικασία δοκιμής της συμμόρφωσης εν χρήσει που θα πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξάρτητη δοκιμή ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος οχημάτων προς πώληση, καθώς και τρόπους για την αντιμετώπιση περιπτώσεων αποδεδειγμένης σημαντικής διαφοράς μεταξύ των εκπομπών CO₂ της έρευνας και της αρχικής έγκρισης τύπου.
- (13) Η διατύπωση του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 θα πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμόνιση της έννοιας των συνδεδεμένων επιχειρήσεων με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου⁽²⁾, καθώς και με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾.

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

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).

- (14) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 αναθέτει αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την εφαρμογή ορισμένων από τις διατάξεις του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾. Λόγω της θέσης σε ισχύ της Συνθήκης της Λισαβόνας, οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να εναρμονιστούν με τα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (15) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (16) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, για την τροποποίηση του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 όσον αφορά τις απαιτήσεις δεδομένων και τις παραμέτρους δεδομένων, τη συμπλήρωση των κανόνων για την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας που δίδουν τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών, όσον αφορά της αιτήσεις παρέκκλισης και όσον αφορά το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂, την προσαρμογή της τιμής M₀ που αναφέρεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 στη μέση μάζα των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη, και την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (17) Είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση καθορισμού του στόχου με βάση γραμμική σχέση μεταξύ της χρησιμότητας του αυτοκινήτου και του στόχου για τις εκπομπές CO₂ του οχήματος αυτού, εκφραζόμενη με τους μαθηματικούς τύπους του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, δεδομένου ότι αυτό επιτρέπει τη διατήρηση της ποικιλίας στην αγορά επιβατηγών αυτοκινήτων και της ικανότητας των κατασκευαστών να ικανοποιούν τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, με αποτέλεσμα να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού.
- (18) Στην αξιολόγηση επιπτώσεων, η Επιτροπή εκτίμησε τη διαθεσιμότητα των δεδομένων αποτυπώματος και τη χρήση των δεδομένων αποτυπώματος ως παραμέτρου χρησιμότητας στους τύπους του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Βάσει της εν λόγω αξιολόγησης, η Επιτροπή συμπέρανε ότι η παράμετρος χρησιμότητας που χρησιμοποιείται στον μαθηματικό τύπο για το 2020 θα πρέπει να είναι η μάζα. Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη μελλοντική επανεξέταση το χαμηλότερο κόστος και τα υπέρ και τα κατά της μετάβασης στη χρήση του αποτυπώματος ως παραμέτρου χρησιμότητας.
- (19) Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με τον ενεργειακό εφοδιασμό και την κατασκευή και διάθεση οχημάτων αποτελούν σημαντικές συνιστώσες του τρέχοντος συνολικού αποτυπώματος άνθρακα των οδικών μεταφορών, και η σημασία τους αναμένεται να αυξηθεί αισθητά στο μέλλον. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα πολιτικής ώστε να καθοδηγηθούν οι κατασκευαστές προς βέλτιστες λύσεις λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με την παραγωγή ενέργειας που παρέχεται στα οχήματα όπως ηλεκτρική ενέργεια και εναλλακτικά καύσιμα, και να εξασφαλιστεί ότι οι εκπομπές αυτές που προέρχονται από την παραγωγή δεν θα ακυρώνουν τα οφέλη που συνδέονται με τη βελτιωμένη επιχειρησιακή ενεργειακή χρήση οχημάτων, όπως είναι ο στόχος που επιδιώκεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.
- (20) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός των λεπτομερειών της επίτευξης του στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά οχήματα το 2020, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών του, να επιτευχθεί καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (21) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Από το 2020 και εφεξής, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων, όπως αυτές μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και το παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες.».

2) Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Με αποτέλεσμα από την 1η Ιανουαρίου 2012, το άρθρο 4, το άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο 9 και το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) δεν εφαρμόζονται σε κατασκευαστή ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.».

3) Στο άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου, ή».

4) Στο άρθρο 4, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για να καθοριστούν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψιν τα κατωτέρω ποσοστά των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:

- 65 % το 2012,
- 75 % το 2013,
- 80 % το 2014,
- 100 % από το 2015 ως το 2019,
- 95 % το 2020,
- 100 % από το τέλος του 2020 και στο εξής.».

5) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 5α

Υπερμόρια για τον στόχο των 95 g CO₂/km

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 50 g CO₂/km υπολογίζεται ως:

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

για το έτος κατά το οποίο έχει ταξινομηθεί την περίοδο από το 2020 έως το 2022, με την προϋπόθεση θέσπισης ανώτατου ορίου 7,5 g CO₂/km κατά την περίοδο αυτή για κάθε κατασκευαστή.».

6) Στο άρθρο 8, η παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του παραρτήματος II, μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, με σκοπό την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων του παραρτήματος II.».

7) Στο άρθρο 9, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η Επιτροπή ορίζει τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1, μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2.»

8) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3, η τελευταία πρόταση απαλείφεται.

β) Στην παράγραφο 4, το στοιχείο β) του δεύτερου εδαφίου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) εάν η αίτηση σχετίζεται με το παράρτημα I σημείο 1 στοιχεία α) και β), στόχο που συνιστά μείωση κατά 25 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 25 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007.»

γ) Στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) εάν η αίτηση σχετίζεται με το στοιχείο γ) του σημείου 1 του παραρτήματος I, στόχο που συνιστά μείωση κατά 45 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007.»

δ) Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂.»

9) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κατόπιν αιτήσεως προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO₂ που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών (“δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών”).

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

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση του στόχου ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.»

β) Στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

γ) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

10) Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θεσπίζει τα μέτρα αυτά σύμφωνα με το άρθρο 14α.»

β) Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 απαλείφεται.

γ) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2015, η Επιτροπή επανεξετάζει τους στόχους ειδικών εκπομπών και τις εκεί καθοριζόμενες λεπτομέρειες καθώς και άλλες πτυχές του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων κατά πόσον χρειάζεται ακόμη η παράμετρος χρηστικότητας και ποια από τις δύο παραμέτρους χρηστικότητας, η μάζα ή το αποτύπωμα, είναι περισσότερο βιώσιμη, προκειμένου να καθορίσει τους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα για την περίοδο μετά το 2020. Ως προς αυτό, η αξιολόγηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης θα γίνει σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και τις συνέπειες για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με το αποτέλεσμα της εν λόγω επανεξέτασης. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει κατάλληλες προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένου του ενδεχόμενου καθορισμού ενός ρεαλιστικού και εφικτού στόχου, βάσει συνολικής αξιολόγησης των επιπτώσεων που θα εξετάζει τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και των συναφών βιομηχανιών. Κατά την εκπόνηση των προτάσεων αυτών, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι είναι όσο το δυνατόν πιο ουδέτερες από άποψη ανταγωνισμού και είναι κοινωνικά δίκαιες και βιώσιμες.»

δ) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει τις απαραίτητες παραμέτρους συσχέτισης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α για να προσαρμόζει τους τύπους του παραρτήματος I, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει του πρώτου εδαφίου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρηστικότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.»

11) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 9 της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

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

3. Όταν η επιτροπή δεν εκδίδει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 182/2001.

(*) Απόφαση 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 (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 1).

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

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 14α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 8, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο και στο άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για χρονική περίοδο πέντε ετών από τις 8 Απριλίου 2014. Η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιταχθούν στην εν λόγω παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 11 παράγραφος 8, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο και στο άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 11 παράγραφος 8, το άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο και το άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο αρχίζουν να ισχύουν μόνο εφόσον δεν προβληθεί καμία αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορηθούν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

13) Στο παράρτημα I σημείο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) Από το 2020:

$$\text{Ειδικές εκπομπές CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

Όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

M_0 = η εγκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 2

$a = 0,0333$ ».

14) Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1 του μέρους Α, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιδ) τη μέγιστη καθαρή ισχύ·»

β) στον πίνακα «Λεπτομερή δεδομένα» που εξειδικεύονται στο σημείο 1 του μέρους Α, προστίθεται η ακόλουθη στήλη:

«μέγιστη καθαρή ισχύ (kW)».

Άρθρο 2

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.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ