

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 28.10.2009
COM(2009)593 τελικό

2009/0173 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον καθορισμό προτύπων για τις επιδόσεις των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα

{SEC(2009) 1454}

{SEC(2009) 1455}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Πλαίσιο της πρότασης

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

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

Ο στόχος της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές¹, είναι η 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 του Μαρτίου 2007 στις Βρυξέλλες, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύθηκε σαφώς για μείωση, έως το 2020, των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας σε ποσοστό τουλάχιστον 20% χαμηλότερο από 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 δεόντως, αναλόγως προς τις υποχρεώσεις και τις δυνατότητές τους. Τον περασμένο Δεκέμβριο, με τη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια συμφωνήθηκε η κατοχύρωση των στόχων αυτών μέσω της νομοθεσίας. Η απόφαση 406/2009/ΕΚ 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, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές από τις οδικές μεταφορές.

Τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιούνται κυρίως από επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, ενώ ο τρέχων αριθμός των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων αντιστοιχεί στο 12% περίπου του στόλου. Οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι απαραίτητες για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών των ατόμων. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν μια σημαντική πηγή απασχόλησης και ανάπτυξης σε πολλές περιοχές της ΕΕ. Ωστόσο, η χρήση οχημάτων έχει επίσης σημαντικές επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή. Το μερίδιο των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στις συνολικές ταξινομήσεις του στόλου ελαφρών οχημάτων (επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα) αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό την περίοδο 1995-2007. Η μέση μείωση των εκπομπών CO₂ την περίοδο 2002-2007 για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανήλθε σε 0,4-0,5% ανά έτος, ενώ αυτές οι πολύ περιορισμένες βελτιώσεις στην απόδοση καυσίμου αντισταθμίστηκαν από την αύξηση της ζήτησης μεταφορών και του μεγέθους των οχημάτων. Ενώ η ΕΕ μείωσε συνολικά τις εκπομπές της αερίων θερμοκηπίου (GHG) κατά 9% περίπου στο χρονικό διάστημα 1990-

¹ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

2007 και οι εκπομπές υποχωρούν σε τομείς εκτός των μεταφορών, οι εκπομπές CO₂ λόγω των οδικών μεταφορών αυξήθηκαν κατά 29%. Παρά τις επελθούσες σημαντικές βελτιώσεις στην τεχνολογία των κινητήρων οχημάτων, και ειδικότερα στην απόδοση καυσίμου, πράγμα που επίσης σημαίνει χαμηλότερες εκπομπές CO₂, αυξήθηκαν η ζήτηση μεταφορών και το μέγεθος των οχημάτων, υπήρξε δε υπέρμετρα βραδεία η σημειωθείσα πρόοδος υπό το πρίσμα του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα.

Ο στόχος της παρούσας πρότασης είναι να μειωθούν σταδιακά οι μέσες εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε 175g CO₂/km από το 2014 μέχρι το 2016. Η παρούσα πρόταση εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που προτάθηκε από την Επιτροπή και συμβάλλει στην επίτευξη της τιμής των 10g CO₂/km η οποία απαιτείται για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση COM(2007)19.

Η υιοθέτηση κοινοτικών στόχων για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι αναγκαία ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών. Οι κοινοτικοί στόχοι προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, απ' ό,τι θα το πετύχαιναν χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης.

Επιπλέον, ο καθορισμός προτύπων εκπομπών CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι απαραίτητος για να αποτραπεί ο κίνδυνος κενού στο κανονιστικό πλαίσιο λόγω κάποιας αλληλεπικάλυψης ανάμεσα στις ταξινομήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Προς το παρόν, πολλά οχήματα που εγκρίνονται ως επιβατικά αυτοκίνητα ταξινομούνται ως ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, συχνά για να λόγους εκμετάλλευσης της μειωμένης φορολογίας ή άλλα φορολογικά κίνητρα. Παρότι το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας σχετικά με τα επιβατικά αυτοκίνητα (όπως η παρούσα πρόταση) συνδέεται με τον τύπο του οχήματος με την έννοια της έγκρισης τύπου (ανεξαρτήτως του τρόπου ταξινόμησής του), η απουσία κανονισμού για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα μπορούσε να δημιουργήσει σοβαρό κίνδυνο ανταπόκρισης της αγοράς σε μεγαλύτερα επιβατικά αυτοκίνητα έγκρισης τύπου ως ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Αυτό θα σήμαινε ότι τα εν λόγω οχήματα με υψηλές εκπομπές θα παρέμεναν εκτός του πεδίου εφαρμογής των προτύπων εκπομπών CO₂.

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

- Γενικό πλαίσιο

Η Επιτροπή υιοθέτησε για πρώτη φορά κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα το έτος 1995. Η στρατηγική βασιζόταν σε τρεις πυλώνες: εκούσιες δεσμεύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία για την περιστολή των εκπομπών από επιβατικά αυτοκίνητα, βελτιώσεις στην ενημέρωση των καταναλωτών και προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου μέσω φορολογικών μέτρων.

Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος, στα συμπεράσματα που διατύπωσε στις 10 Οκτωβρίου 2000, ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων

θερμοκηπίου από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Στις ανακοινώσεις της τής 7ης Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή ενέκρινε δύο παράλληλες ανακοινώσεις: μια ανακοίνωση με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και μια ανακοίνωση με αντικείμενο ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21ο αιώνα - CARS 21 («οι ανακοινώσεις»). Στις ανακοινώσεις υπογραμμίστηκε ότι ο κοινοτικός στόχος των μέσων εκπομπών για το στόλο των νέων αυτοκινήτων των 120 g CO₂/km δεν θα εκπληρωθεί μέχρι το 2012 αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα. Ως εκ τούτου, στις ανακοινώσεις προτεινόταν η υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης για να εκπληρωθεί ο κοινοτικός στόχος και ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή θα πρότεινε νομοθετικό πλαίσιο για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου, με εστίαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων, καθώς και μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

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

Τον Μάιο του 2007 το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας υποστήριξε την «ολοκληρωμένη προσέγγιση, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από μηχανοκίνητα οχήματα» και υπογράμμισε ότι «όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών που είναι επιβλαβείς για το κλίμα»².

Επιπλέον, στις 28 Ιουνίου 2007, το Συμβούλιο παρότρυνε την Επιτροπή να εισηγηθεί πρόταση για τη βελτίωση της απόδοσης καυσίμου από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα³.

- Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Οδηγία 2004/3/EK⁴ για την τροποποίηση των οδηγιών 70/156/EOK και 80/1268/EOK του Συμβουλίου όσον αφορά την μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων της κατηγορίας N1.

- Συνέπεια με τις υπόλοιπες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Η πρόταση συνάδει με τους τρεις πυλώνες της στρατηγικής της Λισαβόνας, επειδή οι αυστηρότερες απαιτήσεις για τις εκπομπές CO₂ και την απόδοση καυσίμου αναμένεται να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων περιβαλλοντικών τεχνολογιών, οι οποίες με τη σειρά τους θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν εξαγωγές τεχνολογιών και οχημάτων

² Συμπεράσματα του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας που εγκρίθηκαν στις 21-22 Μαΐου 2007 (9671/07)

³ Συμπεράσματα του Συμβουλίου Περιβάλλοντος που εγκρίθηκαν στις 28 Ιουνίου 2007 (11483/07)

⁴ Οδηγία 2004/3/EK (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 36).

υψηλής προστιθέμενης τεχνολογικής αξίας σε αναδυόμενες αγορές, όπου το πετρέλαιο είναι είδος εν ανεπαρκεία, και να προωθήσουν τη δημιουργία θέσεων εργασίας ατόμων με υψηλά προσόντα στην Ευρώπη.

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

Οι στόχοι της πρότασης θα συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη του κοινοτικού στόχου για μείωση κατά τουλάχιστον 20% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2020, χάρη στη σημαντική συμβολή των μεταφορών στις εκπομπές από τομείς της οικονομίας που δεν περιλαμβάνονται στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ. Επίσης, η πρόταση εναρμονίζεται και συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα.

Με την πρόταση θα θεσπιστεί ένα συγκεκριμένο μέτρο για την υλοποίηση των στόχων και, ως εκ τούτου, θα ενισχυθεί η ηγετική θέση της ΕΕ στο ζήτημα της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής ενόψει της διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το κλίμα, που θα πραγματοποιηθεί στην Κοπεγχάγη τον προσεχή Δεκέμβριο.

1. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στοχευόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων

Οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη συμπεριέλαβαν μια δημόσια διαβούλευση στο Διαδίκτυο και δύο συναντήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

- Από τον Μάιο έως τον Ιούλιο 2007 διενεργήθηκε μια δημόσια διαβούλευση στο Διαδίκτυο, με σκοπό να συγκεντρωθούν οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών και μελών της κοινής γνώμης σχετικά με την εφαρμογή της αναθεωρημένης στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, στην οποία περιλαμβάνονταν μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η πλειονότητα των απαντήσεων της διαβούλευσης είναι διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm

- Προκειμένου να συμπληρωθεί η διαβούλευση στο Διαδίκτυο, η Επιτροπή οργάνωσε δύο συναντήσεις των ενδιαφερόμενων μερών, στις 2 Σεπτεμβρίου 2008 και στις 9 Μαρτίου 2009. Σε αυτές, τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία αφορά άμεσα η επικείμενη νομοθεσία (αυτοκινητοβιομηχανίες, προμηθευτές, περιβαλλοντικές ΜΚΟ, κοινωνικοί εταίροι και κράτη μέλη) είχαν τη δυνατότητα να παρουσιάσουν τις θέσεις τους. Περίληψεις και των δύο συναντήσεων επισυνάπτονται στα παραρτήματα II και III της εκτίμησης επιπτώσεων η οποία συνοδεύει την πρόταση.

Επιπλέον, εκπονήθηκε μια εξωτερική μελέτη με αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανών κανονιστικών προσεγγίσεων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, καθώς και μια μελέτη που συνίστατο σε δύο εκθέσεις: «Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών για τη νομοθεσία περί εκπομπών CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»⁵ και «Εκτίμηση αναφορικά με τους μακροπρόθεσμους στόχους για τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά»⁶. Η μελέτη υπαγόταν στο έργο «Επιπτώσεις κανονιστικών επιλογών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα, ιδιαίτερα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων» της σύμβασης πλαισίου ENV.C.5/FRA/2006/0071 (Αίτηση υπηρεσίας ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Η ανάλυση των εναλλακτικών επιλογών πολιτικής στηρίζεται στις διαπιστώσεις της εν λόγω μελέτης.

Οι εισηγήσεις των ενδιαφερόμενων μερών ελήφθησαν υπόψη κατά την αξιολόγηση των διάφορων δυνατών επιλογών για τον έλεγχο των εκπομπών CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ιδιαίτερα όσον αφορά το σχεδιασμό της νομοθεσίας, τυχόν ανεπιθύμητες επιδράσεις, καθώς και τις συνέπειες για τον ανταγωνισμό στις αγορές αυτοκινήτων, την παγκόσμια βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και τον αντίκτυπο στο περιβάλλον. Χρησιμοποιήθηκαν εξωτερικοί εμπειρογνώμονες για την αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που τέθηκαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης (στις δημόσιες διαβουλεύσεις παρευρέθηκε ο εξωτερικός συνεργάτης).

Περίληψη απαντήσεων και τρόπος κατά τον οποίο λήφθηκαν υπόψη

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

- Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

(1) Εμπειρογνωμοσύνη από την αυτοκινητοβιομηχανία, περιλαμβανομένων των κατασκευαστών, και (2) εμπειρογνωμοσύνη μοντελοποίησης δοθείσα από εξωτερικούς συμβούλους

Εφαρμοσθείσα μεθοδολογία

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

Κυριότεροι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες με τους οποίους πραγματοποιήθηκε διαβούλευση

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

Σύνοψη των γνωμοδοτήσεων που συγκεντρώθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν

⁵ Η εν λόγω έκθεση είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο Europa, στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ Η εν λόγω έκθεση είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο Europa, στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

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

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων εμπειρογνομόνων

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

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

- Εκτίμηση επιπτώσεων

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν πέντε κύριες εναλλακτικές επιλογές:

Οι δύο πρώτες επιλογές που εξετάστηκαν ήταν να καθοριστεί γραμμική καμπύλη που δίνει την τιμή CO₂ προς επίτευξη από δεδομένο όχημα ως συνάρτηση της «χρησιμότητάς» του (μάζα), έτσι ώστε κατά μέσον όρο τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά αυτοκίνητα (1) το 2012 και (2) την περίοδο 2013-2015 να πληρούν το στόχο των 175 g CO₂/km.

Οι δύο επόμενες επιλογές στηρίχθηκαν στον ίδιο στόχο (175 g CO₂/km) και στα ίδια έτη (αντίστοιχα 2012 και 2013-2015), αλλά με βάση γραμμική καμπύλη που καθορίζει την τιμή CO₂ προς επίτευξη ως συνάρτηση εναλλακτικής «χρησιμότητας», δηλαδή της επιφάνειας προβολής.

Η πέμπτη και τελευταία επιλογή ήταν να υποχρεωθούν οι κατασκευαστές να επιτύχουν καθορισμένο ποσοστό μείωσης εκπομπών που αντιστοιχεί στην απαιτούμενη μείωση για την επίτευξη του στόχου των 175 g CO₂/km την περίοδο 2012-2015 σε σύγκριση με την κατάσταση του 2007.

Η εκτίμηση επιπτώσεων εξέτασε διαφορετικούς μηχανισμούς ευελιξίας, όπως ο καθορισμός μέσων τιμών ανά στόλο και ο σχηματισμός συνδυασμών, καθώς και μηχανισμό συμμόρφωσης. Εκτός από τις πέντε εναλλακτικές επιλογές πολιτικής αναλύθηκαν διάφορα επίπεδα του μακροπρόθεσμου στόχου, από 160 έως 125 g CO₂/km για το έτος 2020.

Εξετάστηκαν λεπτομερώς οι δυνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η λεπτομερής αξιολόγηση των επιλογών περιέχεται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση και θα είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Περίληψη της προτεινόμενης δράσης

Η πρόταση αποτελεί συνέχεια της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 (κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα). Έχει στόχο τη μείωση των επιπτώσεων των ελαφρών οχημάτων στο κλίμα, εξασφαλίζοντας ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα δεν υπερβαίνουν τα 175 g CO₂/km. Ο στόχος αυτός θα υλοποιηθεί σταδιακά από την 1^η Ιανουαρίου 2014, ενώ η συμμόρφωση των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα είναι πλήρης από το 2016 και έπειτα.

Η ημερομηνία έναρξης ισχύος του προτύπου εκπομπών CO₂ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα εναρμονίζεται με το χρονικό πλαίσιο για την έγκριση από την Επιτροπή της πρότασης κανονισμού σχετικά με παρόμοια πρότυπα για τα επιβατικά αυτοκίνητα από το 2012. Αυτό τοποθετεί την έναρξη ισχύος του προτύπου για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο έτος 2014. Σε συνέχεια της συμπερίληψης του μακροπρόθεσμου στόχου των 95 g/km από το 2020 στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, η παρούσα πρόταση ορίζει στόχο 135 g/km για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ο οποίος πρέπει να επιτευχθεί από το 2020 και μετά, εφόσον επιβεβαιωθεί η εφικτότητά του με βάση τα αποτελέσματα επικαιροποιημένης εκτίμησης επιπτώσεων.

Οι καίριες πτυχές της πρότασης είναι οι εξής:

- Η πρόταση θα ισχύει για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1, με μάζα αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 2.610kg, καθώς και για τα οχήματα των οποίων η έγκριση τύπου επεκτείνεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Τα οχήματα των κατηγοριών N2 και M2, η μάζα αναφοράς των οποίων ανταποκρίνεται στα κριτήρια αυτά θα καλύπτονται μόνο για τους σκοπούς της παρακολούθησης, ενώ η πλήρης ένταξή τους στο σύστημα θα εξεταστεί κατά την επανεξέταση.
- Η πρόταση θέτει στόχους για τις ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην Κοινότητα σε συνάρτηση με τη μάζα τους. Οι στόχοι θα ισχύουν για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ σε g/km για κάθε κατασκευαστή, για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην ΕΕ κάθε ημερολογιακό έτος. Προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους τους, οι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν συνδυασμούς. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότεροι κατασκευαστές σχηματίζουν συνδυασμό, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του συνδυασμού προς τους στόχους, ο συνδυασμός θα αντιμετωπίζεται σαν να είναι ένας κατασκευαστής.
- Η πρόταση περιλαμβάνει κίνητρα για την πρώιμη είσοδο στην αγορά ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με χαμηλά επίπεδα εκπομπών μέσω της προσωρινής χορήγησης πιστωτικών υπερμορίων.
- Η πρόταση περιλαμβάνει διατάξεις για την προώθηση της οικολογικής καινοτομίας (δηλαδή τεχνολογίες μείωσης του CO₂ που δεν κατακρατείται από το κύκλο δοκιμών κατά τον οποίο μετρούνται οι εκπομπές CO₂). Δυνάμει των εν λόγω διατάξεων, μπορούν να αφαιρεθούν μέχρι και 7 g/km από τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή για καινοτόμες τεχνολογίες που μειώνουν τις εκπομπές, με βάση ανεξάρτητα επαληθευμένα δεδομένα.
- Για τους σκοπούς εκτίμησης της συμμόρφωσης προς τους στόχους, τα κράτη μέλη θα υποχρεούνται να συλλέγουν στοιχεία για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτειά τους και να δίνουν σχετική αναφορά στην Επιτροπή.
- Σε περίπτωση που κατασκευαστής αδυνατεί να εκπληρώσει το στόχο του, θα του ζητείται να καταβάλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών. Το τίμημα θα υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τον αριθμό των g CO₂/km, κατά τα οποία ο κατασκευαστής υπερέβη το στόχο του, επί τον αριθμό των ταξινομηθέντων για πρώτη φορά οχημάτων και επί το πρόστιμο υπέρβασης εκπομπών, το οποίο υπολογίζεται ως συνάρτηση του έτους και της απόστασης από το στόχο.

- Η πρόταση προβλέπει εναλλακτικούς στόχους μείωσης των εκπομπών για τους κατασκευαστές των οποίων τα οχήματα που ταξινομούνται στην ΕΕ ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22000.
- Οι στόχοι δυνάμει του κανονισμού καθορίζονται με βάση τις βέλτιστες επί του παρόντος διαθέσιμες γνώσεις όσον αφορά ειδικότερα την πιθανότερη εξέλιξη του στόλου από σήμερα μέχρι το 2014 ως προς την «αυτόνομη αύξηση του βάρους».

2. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Νομική βάση

Το άρθρο 175 της συνθήκης ΕΚ αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση επειδή ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος με τη μείωση των μέσων εκπομπών CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

- Αρχή της επικουρικότητας

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

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

Λόγω ανάγκης αποφυγής της εμφάνισης εμποδίων στην ενιαία αγορά, λόγω του διασυννοριακού χαρακτήρα της κλιματικής αλλαγής, καθώς και λόγω των σημαντικών διακυμάνσεων των εθνικών μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα κράτη μέλη δεν θα μπορούσαν να εφαρμόσουν εθνικά μέτρα κατά τρόπον ώστε να επιτευχθεί ο μέσος όρος των 175 g CO₂/km για την ΕΕ.

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

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

Το αντικείμενο της πρότασης περιορίζεται στον καθορισμό στόχων για τους κατασκευαστές όσον αφορά την επίτευξη εκπομπών ύψους 175 g CO₂/km για το μέσο στόλο καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, χωρίς καθορισμό συμπληρωματικών μέτρων (όπως φορολογικά κίνητρα) που θα μπορούσαν να λάβουν τα κράτη μέλη και τα οποία θα ήταν δυνατό να συμβάλουν στο γενικότερο στόχο μείωσης του CO₂ από τα οδικά οχήματα.

Η πρόταση είναι επομένως σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- Αρχή της αναλογικότητας

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

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

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

Η πρόταση προβλέπει την υλοποίηση ενός συστήματος παρακολούθησης που παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με αυτό το οποίο ήδη εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη για τα επιβατικά αυτοκίνητα και έχει ήδη αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικό για να δοθεί συνέχεια στην εφαρμογή της στρατηγικής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα.

- Επιλογή μέσων:

Προτεινόμενο μέσο: κανονισμός.

Άλλα μέσα δεν θα ήσαν επαρκή για τους ακόλουθους λόγους:

Ο κανονισμός προτείνεται με βάση μια πλήρη ανάλυση των διαθέσιμων επιλογών για τη βελτίωση στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην ΕΕ. Αυτός ο τύπος μέσου έχει εγκριθεί για τα επιβατικά αυτοκίνητα, κρίνεται δε σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί η ίδια προσέγγιση για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με σκοπό ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης.

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

- Δημοσιονομική επίπτωση

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα εφαρμοστεί σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα, δεδομένου ότι και οι δύο έχουν πολλά κοινά στοιχεία όπως, για παράδειγμα, την παρακολούθηση της απόδοσης των κατασκευαστών σε σχέση με τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ και, εφόσον είναι αναγκαίο, με τη διαχείριση του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στη νομοθεσία. Οι ήδη προβλεπόμενες δαπάνες στο πρόγραμμα LIFE+ θεωρούνται επαρκείς, ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη το περιορισμένο μέγεθος της αγοράς των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε σύγκριση με αυτό των επιβατικών αυτοκινήτων. Επομένως, η παρούσα νέα πρόταση σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά οχήματα δεν απαιτεί πρόσθετους χρηματοδοτικούς πόρους.

- Κατάργηση υφιστάμενης νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση υφιστάμενης νομοθεσίας.

3. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης/λήξης

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

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

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον καθορισμό προτύπων για τις επιδόσεις των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁷,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁸,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁹,

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 της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές¹⁰, 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 στις Βρυξέλλες, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύθηκε ρητά για μείωση, έως το 2020, των συνολικών

⁷ ΕΕ C της , σ. .

⁸ ΕΕ C της , σ. .

⁹ ΕΕ C της , σ. .

¹⁰ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας τουλάχιστον κατά 20% χαμηλότερο 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 συμβάλουν αναλόγως προς τις δυνατότητές τους.

- (2) Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες μειώσεις εκπομπών, πρέπει να εφαρμοστούν σε επίπεδο κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της κοινοτικής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Η απόφαση αριθ. 406/2009/EK 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 2020¹¹ 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/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 2003 σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου¹², συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος κλάδος εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην Κοινότητα 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.
- (3) Οι κοινοτικοί στόχοι για τα καινούργια οδικά οχήματα προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂, απ' ό,τι οι χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την αγορά 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.
- (4) Στις ανακοινώσεις της από 7 Φεβρουαρίου 2007, με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα¹³ και ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα (CARS21)¹⁴, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι ο κοινοτικός στόχος μέσω εκπομπών 120 g CO₂/km από τον στόλο των νέων επιβατικών αυτοκινήτων δεν θα επιτευχθεί μέχρι το 2012, αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα.
- (5) Στις ανακοινώσεις προτεινόταν η υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης για να υλοποιηθεί μέχρι το 2012 ο κοινοτικός στόχος μέσω εκπομπών 120 g CO₂/km από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα, με την

¹¹ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 136.

¹² ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

¹³ COM(2007) 19 τελικό.

¹⁴ COM (2007) 22 τελικό.

επικέντρωση σε υποχρεωτικές μειώσεις των εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί στόχος 130 g CO₂/km, κατά μέσον όρο, για τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων, καθώς και σε μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

- (6) Οι διατάξεις για την υλοποίηση του στόχου σχετικά με τις εκπομπές από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα 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 CO₂ από ελαφρά οχήματα.
- (7) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο εκπομπών των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους, κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, να λαμβάνει υπόψη την ποικιλότητα των ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων και να αποτρέπει κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τους. Το νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι συμβατό με τον γενικό σκοπό, που είναι η επίτευξη των στόχων μείωσης εκπομπών της ΕΕ, 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.
- (8) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλότητα της αγοράς ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρησιμότητας των οχημάτων. Για να περιγραφεί η χρησιμότητα αυτή, η μάζα αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη παράμετρο, επειδή επιτρέπει τη συσχέτιση με τις τρέχουσες εκπομπές, οπότε οδηγεί σε ρεαλιστικότερους και πλέον ουδέτερους από πλευράς ανταγωνισμού στόχους. Επιπλέον, τα δεδομένα για τη μάζα είναι ευχερώς διαθέσιμα. Πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα για εναλλακτικές παραμέτρους χρησιμότητας όπως το αποτύπωμα (μετατρόχιο επί μεταξόνιο) και το ωφέλιμο φορτίο, ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρησιμότητα.
- (9) 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 αξιολόγηση των βελτιώσεων στις εκπομπές χάρη στην οικολογική καινοτομία, η Επιτροπή 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, λαμβάνοντας υπόψη τον τεχνολογικό και οικονομικό αντίκτυπο της ένταξης αυτής.

- (10) Επειδή αναγνωρίζεται το πολύ υψηλό κόστος έρευνας και ανάπτυξης και μοναδιαίο κόστος παραγωγής για τις τεχνολογίες οχημάτων με πολύ χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές πρώτης γενεάς, που θα εισέλθουν στην αγορά μετά τη έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ο τελευταίος αποσκοπεί στην προσωρινή επιτάχυνση και διευκόλυνση της εισόδου, στην κοινοτική αγορά, οχημάτων με εξαιρετικά χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές στα αρχικά στάδια της εμπορικής τους εκμετάλλευσης.
- (11) Για λόγους συνέπειας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και για την αποτροπή καταχρήσεων, ο στόχος πρέπει να ισχύει για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Κοινότητα για πρώτη φορά και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας, παρά μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
- (12) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά¹⁵, 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 πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την ανωτέρω οδηγία και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- (13) Οι κατασκευαστές πρέπει να έχουν, αφενός την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο κατά το οποίο θα επιτύχουν 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 CO₂ για κάθε μεμονωμένο όχημα. Οι κατασκευαστές πρέπει συνεπώς να υποχρεωθούν να εξασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές από όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Κοινότητα και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνουν τον μέσο όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω οχήματα. Η απαίτηση αυτή πρέπει να επιβληθεί σταδιακά από το 2014 έως το 2016 ώστε να διευκολυνθεί η τήρησή της Αυτό συνάδει με τους χρόνους προπορείας και τη διάρκεια της περιόδου σταδιακής εφαρμογής που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009.
- (14) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι στόχοι αντανakλούν τις ιδιαιτερότητες των μικρών κατασκευαστών και εκείνων που απευθύνονται σε εξειδικευμένες αγορές, καθώς και ότι εναρμονίζονται με τις δυνατότητές τους για μείωση των εκπομπών, 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 CO₂ και σε εναρμόνιση με τα χαρακτηριστικά των σχετικών τμημάτων της αγοράς. Αυτή η παρέκκλιση 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.

¹⁵

EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

- (15) Η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθιέρωσε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με σκοπό την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km έως το 2012, ενώ παράλληλα παρουσιάζει μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική περαιτέρω μείωσης των εκπομπών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 συγκεκριμενοποιεί αυτή την πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, θέτοντας στόχο 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια με αυτή την προσέγγιση και να παρασχεθεί στους κατασκευαστές βεβαιότητα προγραμματισμού, πρέπει να οριστεί ένας μακροπρόθεσμος στόχος για τις ειδικές εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για το έτος 2020.
- (16) Για να διαθέτουν οι κατασκευαστές ευελιξία όσον αφορά την επίτευξη των οικείων στόχων εκπομπών δυνάμει του παρόντος κανονισμού, πρέπει να μπορούν να συμφωνήσουν στον σχηματισμό συνδυασμού, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν συνδυασμό, οι ατομικοί στόχοι τους πρέπει να αντικαθίστανται από έναν κοινό στόχο για τον συνδυασμό, ο οποίος πρέπει να επιτευχθεί συλλογικά από τα μέλη του.
- (17) Είναι αναγκαίος ένας άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η τήρηση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.
- (18) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Κοινότητα σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων¹⁶. Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση λόγω του συστήματος, η συμμόρφωση προς αυτό πρέπει να κρίνεται με παραπομπή σε δεδομένα για τις ταξινομήσεις καινούργιων οχημάτων στην Κοινότητα, 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 πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο.
- (19) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να 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 πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το ελαφρό επαγγελματικό όχημα και να βασίζονται μόνο στο εν λόγω πιστοποιητικό. Πρέπει να δημιουργηθεί κοινοτική τυποποιημένη βάση δεδομένων για τα δεδομένα των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, η οποία πρέπει να χρησιμοποιείται ως ενιαίο σημείο αναφοράς έτσι ώστε να επιτρέπει στα κράτη μέλη να τηρούν πιο εύκολα τα οικεία δεδομένα ταξινόμησης των οχημάτων που ταξινομούνται για πρώτη φορά.

¹⁶ EE L 171 της 29.6.2007, σ. 1

- (20) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κρίνεται σε κοινοτικό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2014. Το τίμημα πρέπει να διαμορφώνεται σε συνάρτηση με το βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν συμμορφώνεται προς τον στόχο του. Για λόγους διασφάλισης της συνέπειας, ο μηχανισμός του τιμήματος πρέπει να είναι παρόμοιος με αυτόν που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (21) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που προβλέπει, τα εθνικά μέτρα που τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν κατά το άρθρο 176 της Συνθήκης πρέπει να μην επιβάλλουν επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.
- (22) Ο παρών κανονισμός πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (23) Όσον αφορά την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου, πρέπει να εξεταστούν νέες λεπτομέρειες, ιδιαίτερα σχετικά με την κλίση της καμπύλης, την παράμετρο χρησιμότητας και το σύστημα του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.
- (24) Η ταχύτητα των οδικών οχημάτων επηρεάζει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ 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 σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα, προκειμένου να συμπεριληφθούν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
- (25) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹⁷.
- (26) Ειδικότερα, πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί, με βάση την πείρα από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τις απαιτήσεις παρακολούθησης και διαβίβασης δεδομένων, να θεσπίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών και λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την παρέκκλιση για ορισμένους κατασκευαστές, καθώς και να προσαρμόζει το παράρτημα Ι, έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της μάζας των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα και να αποτυπώνονται τυχόν αλλαγές

¹⁷ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

στην κανονιστική διαδικασία δοκιμής για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Επειδή τα εν λόγω μέτρα είναι γενικού χαρακτήρα και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού και τη συμπλήρωσή του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ.

- (27) Επειδή ο στόχος της προτεινόμενης δράσης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη με μονομερείς ενέργειές τους και επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1 **Αντικείμενο και στόχοι**

1. Ο παρών κανονισμός ορίζει στόχους επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ο κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε 175 g CO₂/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 135 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας N1, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2.610 kg, καθώς και στα οχήματα 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 Κοινότητα και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»).
2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός Κοινότητας νωρίτερα από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Κοινότητα.
3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο παράρτημα II σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3 Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂»: αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
 - β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK¹⁸.
 - γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK·
 - δ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ τύπου κατά τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής·
 - ε) «μάζα»: η μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα Ι σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·
 - στ) «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ως η μάζα εκπομπών CO₂ (συνδυασμένη μάζα)·
 - ζ) «στόχος ειδικών εκπομπών»: αναφορικά με κάποιο κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ενδεικτικών ειδικών εκπομπών CO₂ που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι για κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα του οποίου είναι ο κατασκευαστής.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Ως «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» με κατασκευαστή 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·

¹⁸

EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

- 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 η επιχείρηση κατά το στοιχείο β) διαθέτει, 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) και γ) ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες 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 εξασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους εγκρίνεται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή.

Για τον καθορισμό των ειδικών εκπομπών CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα ποσοστά καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή αυτού που έχουν ταξινομηθεί κατά το αντίστοιχο έτος:

- 75% το 2014,
- 80% το 2015,
- 100% από το 2016 και εφεξής.

Άρθρο 5

Πιστωτικά υπερμόρια

Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα με ειδικές εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από 50 g CO₂/km λογίζεται ως:

- 2,5 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2014,
- 1,5 ελαφρό επαγγελματικό όχημα το 2015,
- 1 ελαφρό επαγγελματικό όχημα από το 2016 και εφεξής.

Άρθρο 6 **Συνδυασμός**

1. Οι κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, έχουν τη δυνατότητα 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 ένας από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής του συνδυασμού, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής με τον συνδυασμό και θα είναι υπεύθυνος για την καταβολή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στον συνδυασμό σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8, και
 - γ) παρέχονται στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο επικεφαλής του συνδυασμού θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του 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 8, 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, εφόσον μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στον συνδυασμό σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών του συνδυασμού ή τη λύση του.
5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς συνδυασμού με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικώς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος του συνδυασμού. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού, όλα τα μέλη του συνδυασμού εξασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν τον συνδυασμό δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση:
 - α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂
 - 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 ως προς μεμονωμένους κατασκευαστές και συνδυασμούς θα καταγράφονται, θα υποβάλλονται και θα είναι διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 7 παράγραφος 4.

Άρθρο 7

Παρακολούθηση και αναφορά των μέσων εκπομπών

1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος II. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών και των εισαγωγέων ή αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίσουν 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 παράρτημα II μέρος Β για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Γ του παραρτήματος II.
3. Εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή, κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει επίσης την πλήρη σειρά δεδομένων που έχει 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 CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - β) το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος· και
 - γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

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

5. Οι κατασκευαστές δύνανται, 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 το οποίο θεωρούν ότι αφορά το σφάλμα.

6. Η Επιτροπή εξετάζει τις ενδεχόμενες 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 εκτιμά ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ από τον εν λόγω κατασκευαστή υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.
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 δύναται να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του παραρτήματος II σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί το παράρτημα II, βασιζόμενη στην πείρα από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.
10. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M2 και N2, 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.

Άρθρο 8

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή ή στον επικεφαλής συνδυασμού, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.
2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 υπολογίζεται με τον τύπο
 - α) Από το 2014 έως το 2018
 - (i) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 3 g CO₂/km:

$$((\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$$

(ii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 2 g CO₂/km αλλά το πολύ 3 g CO₂/km:

$((\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$

(iii) Για υπέρβαση εκπομπών πάνω από 1 g CO₂/km αλλά το πολύ 2 g CO₂/km:

$((\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$

(iv) Για υπέρβαση εκπομπών το πολύ 1 g CO₂/km:

$\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} \times 5 \text{ EUR} \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$

β) Από το 2019:

$(\text{Εκπομπές καθ' υπέρβαση} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων}$

Όπου, για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

ως «υπέρβαση εκπομπών» νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή — λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 11 — υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος ημερολογιακού έτους για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλεμένος 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 καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

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

Άρθρο 9

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·
 - β) οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
 - γ) η διαφορά μεταξύ των οικείων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του οικείου στόχου ειδικών εκπομπών κατά το εν λόγω έτος·
 - δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και
 - ε) η μέση μάζα για όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2014, 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 10

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 Κοινότητα 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 Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος ή
 - γ) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και κέντρο σχεδιασμού.
2. Η παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να εγκριθεί 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 CO₂ των εν λόγω οχημάτων και
 - δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών

δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ 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 ζήτησε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ 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 επόμενου έτους από την ημερομηνία έγκρισής της.
4. Ο κατασκευαστής που υπόκειται σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την επιλεξιμότητά του για παρέκκλιση.
5. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση γνωστοποίηση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 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 ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.
6. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή του επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 8.
7. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει λεπτομερείς εκτελεστικές διατάξεις για τις παραγράφους 1 έως 6, μεταξύ άλλων σχετικά με την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂.

Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

8. Οι αιτήσεις παρέκκλισης με τα σχετικά δικαιολογητικά, κάθε κοινοποίηση κατά την παράγραφο 4, ανάκληση κατά την παράγραφο 5 και επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 6, καθώς και τα μέτρα που θεσπίζονται κατά την παράγραφο 7, δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2001, σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής.

Άρθρο 11 **Οικολογική καινοτομία**

1. Κατόπιν αιτήσεως προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO₂ 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 CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τη διαδικασία έγκρισης καινοτόμων τεχνολογιών με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 13 παράγραφος 2. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμους τεχνολογίες:
 - α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπόλογος για την εξοικονόμηση CO₂ που επιτυγχάνεται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών·
 - β) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO₂·
 - γ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂ ή σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 ή τον κανονισμό αριθ. 443/2009 ούτε να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου.
3. Ο προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας που έχει ήδη εγκριθεί, στην έκθεση αναφέρεται η αλληλεπίδραση και στην έκθεση εξακρίβωσης εκτιμάται ο βαθμός στον οποίο η αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.
3. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

Άρθρο 12

Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

1. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2016 και εν συνεχεία ανά τριετία, θεσπίζονται μέτρα για την τροποποίηση του παραρτήματος I με σκοπό την προσαρμογή της τιμής M0 που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα στη μέση μάζα των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη.

Τα μέτρα αυτά τίθενται σε ισχύ για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2018 και εν συνεχεία ανά τριετία.

Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.
2. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση των διαδικασιών μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Από την ημερομηνία εφαρμογής της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης των εκπομπών CO₂, παύουν να εγκρίνονται καινοτόμοι τεχνολογίες με τη διαδικασία του άρθρου 11.

3. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στην επανεξέταση της οδηγίας 2007/46/EK σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.
4. Έως την 1η Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή ολοκληρώνει την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών του παραρτήματος I και των παρεκκλίσεων κατά το άρθρο 10, με σκοπό τον καθορισμό:
 - των λεπτομερειών επίτευξης, έως το έτος 2020, μακροπρόθεσμου στόχου 135 g CO₂/km με οικονομικώς συμφέροντα τρόπο, εφόσον επιβεβαιωθεί η εφικτότητά του με βάση τα αποτελέσματα επικαιροποιημένης εκτίμησης επιπτώσεων, και
 - των θεμάτων υλοποίησης του εν λόγω στόχου, συμπεριλαμβανομένου του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.

Με βάση την επανεξέταση αυτή και τη σχετική εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία περιλαμβάνει συνολική αξιολόγηση του αντίκτυπου στην αυτοκινητοβιομηχανία και στις βιομηχανίες που εξαρτώνται από αυτή, η Επιτροπή, εάν το κρίνει σκόπιμο,

- υποβάλλει πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο ουδέτερο από πλευράς ανταγωνισμού, κοινωνικά δίκαιο και βιώσιμο,
- επιβεβαιώνει την υπαγωγή στον παρόντα κανονισμό των οχημάτων των κατηγοριών N2 και M2, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, 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.

Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

5. 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.
6. Θεσπίζονται μέτρα για να προβλεφθεί η αναγκαία αναπροσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I, προκειμένου να αντικατοπτρίζουν κάθε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂.

Τα μέτρα αυτά, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

7. Μέχρι το 2015, η Επιτροπή επανεξετάζει τη μέθοδο προσδιορισμού των ειδικών εκπομπών CO₂ ολοκληρωμένων οχημάτων κατά το παράρτημα II μέρος Β παράγραφος 7 και, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση τροποποίησης του παραρτήματος II στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 13

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 8 της απόφασης 93/389/ΕΟΚ.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 14

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.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

1. Οι ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε ελαφρό επαγγελματικό όχημα, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, προσδιορίζονται με τον τύπο:

α) Από το 2014 έως 2017:

$$\text{Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

β) Από το 2018 και εφεξής:

$$\text{Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

M₀ = η εγκεκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1

$$a = 0,093$$

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή σε δεδομένο ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ενδεικτικών ειδικών εκπομπών CO₂ από κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα που ταξινομήθηκε κατά το συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος και του οποίου είναι ο κατασκευαστής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

A. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

1. Για το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2011 και κάθε επόμενο έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτειά τους:
 - α) τον κατασκευαστή·
 - β) τον τύπο, την παραλλαγή και την έκδοση του οχήματος·
 - γ) τις ειδικές εκπομπές CO₂ (g/km) του οχήματος·
 - δ) τη μάζα του (kg)·
 - ε) το μεταξόνιό του (mm)·
 - στ) το μετατρόχιο του (mm) και
 - ζ) το ωφέλιμο φορτίο του (kg).
2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για το αντίστοιχο ελαφρό επαγγελματικό όχημα. Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ορίζει κατώτατη και ανώτατη μάζα για κάποιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το κράτος μέλος χρησιμοποιεί μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή. Στην περίπτωση των οχημάτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνη-αέριο), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον την τιμή που αφορά το αέριο.
3. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2011 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν για κάθε κατασκευαστή, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο μέρος B:
 - α) τον συνολικό αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους·
 - β) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂, όπως ορίζονται στο μέρος B παράγραφος 2 του παρόντος παραρτήματος·
 - γ) τη μέση μάζα, όπως ορίζεται στο μέρος B παράγραφος 3 του παρόντος παραρτήματος·
 - δ) για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος·

- (i) τον συνολικό αριθμό καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους, όπως ορίζεται στο μέρος Β παράγραφος 4 του παρόντος παραρτήματος·
- (ii) τις ειδικές εκπομπές CO₂·
- (iii) τη μάζα·
- (iv) το αποτύπωμα του οχήματος, όπως ορίζεται στο μέρος Β παράγραφος 5 του παρόντος παραρτήματος·
- (v) το ωφέλιμο φορτίο.

B. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Τα στοιχεία παρακολούθησης που τα κράτη μέλη οφείλουν να προσδιορίζουν σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α παράγραφος 3 προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

1. Πλήθος ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (*N*).

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

2. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (*S_{ave}*)

Οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ από όλα τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην επικράτεια κράτους μέλους κατά το έτος παρακολούθησης (*S_{ave}*) υπολογίζονται διαιρώντας το άθροισμα των ειδικών εκπομπών CO₂ των επιμέρους καινούργιων οχημάτων, *S*, δια του πλήθους των καινούργιων οχημάτων, *N*.

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

3. Μέση μάζα καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Η μέση μάζα όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτεια κράτους μέλους κατά το έτος παρακολούθησης (*M_{ave}*) υπολογίζεται διαιρώντας το άθροισμα των μαζών των επιμέρους καινούργιων οχημάτων, *M*, δια του πλήθους των καινούργιων οχημάτων, *N*.

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

4. Κατανομή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανά έκδοση

Για κάθε έκδοση κάθε παραλλαγής κάθε τύπου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, καταγράφονται το πλήθος των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, η μάζα των οχημάτων, οι ειδικές εκπομπές CO₂ και το αποτύπωμα του οχήματος.

5. Αποτύπωμα

Το αποτύπωμα του οχήματος υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το μεταξόνιο του οχήματος επί το μετατρόχιο του.

6. Ωφέλιμο φορτίο

Το ωφέλιμο φορτίο του οχήματος ορίζεται ως η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2007/46/EK και της μάζας του οχήματος.

7. Ειδικές εκπομπές ολοκληρωμένων οχημάτων

Οι ειδικές εκπομπές ολοκληρωμένων οχημάτων προσδιορίζονται σύμφωνα με την οδηγία 2004/3/EK. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι διαθέσιμη, οι ειδικές εκπομπές ολοκληρωμένου οχήματος ορίζονται ως ίσες με την υψηλότερη τιμή ειδικών εκπομπών όλων των ολοκληρωμένων οχημάτων που έχουν τον ίδιο τύπο οχήματος με το ημιτελές όχημα στο οποίο βασίζεται το ολοκληρωμένο όχημα και τα οποία ταξινομήθηκαν στην ΕΕ κατά το ίδιο έτος παρακολούθησης, όπου ο «τύπος οχήματος» ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 2007/46/EK. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες από τρεις διαφορετικές τιμές ειδικών εκπομπών όλων των ολοκληρωμένων οχημάτων, χρησιμοποιείται η δεύτερη υψηλότερη τιμή ειδικών εκπομπών.

Γ. ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Για κάθε κατασκευαστή και για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα δεδομένα που περιγράφονται στο μέρος Α παράγραφος 3 χρησιμοποιώντας τους ακόλουθους μορφότυπους:

Συγκεντρωτικά δεδομένα:

Έτος:					
Κατασκευαστής	Συνολικός αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων	Μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ (g/km)	Μέση μάζα (kg)	Μέσο αποτύπωμα (m ²)	Μέσο ωφέλιμο φορτίο (kg)
(Κατασκευαστής 1)	...	...	...	...	...
(Κατασκευαστής 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Σύνολο όλων των κατασκευαστών	...	...	...	...	...

Λεπτομερή δεδομένα σε επίπεδο κατασκευαστή:

Έτος	Κατασκευαστής	Τύπος ελαφρού επαγγελματικού οχήματος	Παραλλαγή	Έκδοση	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος	Μάρκα κατασκευής	Εμπορική ονομασία	Κωδικός καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών ¹⁹	Σύνολο νέων ταξινομήσεων	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (g/km)	Κατανάλωση υδρογόνου (g/km)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)	Μάζα (kg)	Αποτύπωμα (m ²)	Μέσο ωφέλιμο φορτίο (kg)	Μείωση των εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών ²⁰
Έτος 1	(επωνυμία κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)	(ονομασία έκδοσης 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Έτος 1	(επωνυμία κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)	(ονομασία έκδοσης 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

