



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Γενικό πλαίσιο**

Η ΕΕ έχει διακηρύξει ότι επιδιώκει τον περιορισμό της αλλαγής του κλίματος του πλανήτη έτσι ώστε η αύξηση της θερμοκρασίας να μην υπερβεί τους 2°C σε σύγκριση με τα προ της βιομηχανικής εποχής επίπεδα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι παγκόσμιες εκπομπές πρέπει να φτάσουν στο ανώτατο επίπεδό τους έως το 2020 και να μειωθούν τουλάχιστον κατά 50% σε παγκόσμιο επίπεδο έως το 2050 σε σύγκριση με το 1990. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επαναβεβαίωσε το στόχο της ΕΕ για μείωση κατά 80-95% έως το 2050 σε σύγκριση με το 1990 στο πλαίσιο της αναγκαίας μείωσης από τις ανεπτυγμένες χώρες στο σύνολό τους.

Με τις τρέχουσες πολιτικές, η μείωση των αερίων θερμοκηπίου (ΑΘ) ως το 2050 θα είναι μόνο 40% περίπου. Ο «*Χάρτης πορείας για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών το 2050*»¹ της Επιτροπής ορίζει τον οικονομικά αποδοτικότερο τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθεί ο στόχος για μείωση των εγχώριων εκπομπών κατά 80% ως το 2050. Ο χάρτης πορείας καταδεικνύει ότι κάθε κλάδος της οικονομίας πρέπει να συμβάλει και, ανάλογα με το σενάριο, οι εκπομπές του κλάδου των μεταφορών πρέπει να κυμαίνονται ως το 2030 μεταξύ +20 και -9% σε σύγκριση με το 1990 και να μειωθούν κατά 54% έως 67% ως το 2050².

Μολονότι οι εκπομπές από άλλους κλάδους ακολουθούν γενικά πτωτική πορεία, οι εκπομπές από τον κλάδο των οδικών μεταφορών αυξάνονται με ταχύ ρυθμό. Από το 1990 έως το 2008, οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 26%. Το 2008 περίπου το 70% των εκπομπών CO₂ του κλάδου των μεταφορών οφειλόταν στις οδικές μεταφορές³. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ο εν λόγω κλάδος να αποτελεί τη δεύτερη σε μέγεθος πηγή εκπομπών ΑΘ στην ΕΕ και να ευθύνεται περίπου για το ένα πέμπτο του συνόλου των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ.

Τον Μάρτιο του 2011, η Επιτροπή ενέκρινε τον «*Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*». Ο χάρτης αυτός ορίζει μια στρατηγική στον κλάδο των μεταφορών, ενταγμένη σε πλαίσιο επίτευξης μείωσης των εκπομπών ΑΘ από τις μεταφορές κατά 60% ως το 2050.

- **Ο κανονισμός**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 ορίζει το πλαίσιο μείωσης των εκπομπών CO₂ από τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων για το 2020. Ο κανονισμός προβλέπει δύο στάδια. Κατά την πρώτη περίοδο, ως το 2015, έχουν καθοριστεί οι λεπτομέρειες συμμόρφωσης με τον στόχο. Για τη δεύτερη περίοδο, ως το 2020, ο στόχος δεν μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς την εφαρμογή των απαραίτητων λεπτομερών διατάξεων, οι οποίες θα καθοριστούν στο πλαίσιο επανεξέτασης. Ο εν λόγω στόχος καθορίστηκε με διαδικασία συναπόφασης και δεν επανεξετάζεται.

¹ COM/2011/0112 τελικό.

² Εξαιρουμένων των εκπομπών από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές

³ *EU transport in figures 2011* (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς - 2011), Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Εάν δεν καθοριστούν και δεν εφαρμοστούν οι λεπτομερείς διατάξεις, αυτό θα έχει αρνητική επίδραση στους κατασκευαστές οχημάτων και στους προμηθευτές ανταλλακτικών, οι οποίοι πρέπει να είναι βέβαιοι ως προς την τεχνολογία και τα οχήματα που θα απαιτηθούν για την επίτευξη του στόχου.

Οι λεπτομερείς διατάξεις αποτελούν πτυχές της εφαρμογής που έχουν αντίκτυπο στον τρόπο επίτευξης του στόχου για τις εκπομπές. Οι βασικές λεπτομερείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνουν την καμπύλη οριακών τιμών, η οποία ορίζεται από την παράμετρο χρησιμότητας και τη συνάρτηση που περιγράφει τη σχέση μεταξύ της παραμέτρου χρησιμότητας και των εκπομπών CO₂ (ορισμός του σχήματος και της κλίσης). Στις λοιπές λεπτομερείς διατάξεις συγκαταλέγονται το σύστημα τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, οι οικολογικές καινοτομίες, οι παρεκκλίσεις, η σύμπραξη, η σταδιακή εφαρμογή των στόχων και η χορήγηση πιστωτικών υπερμορίων για περιορισμένο χρονικό διάστημα.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

- *Εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη*

Εξωτερική μελέτη με θέμα «Υποστήριξη της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα»⁴ παρέσχε την κύρια ανάλυση στην οποία βασίστηκε η παρούσα πρόταση. Περιλαμβάνει εκτίμηση των διαφόρων λεπτομερών διατάξεων και εκτιμά το κόστος τους. Για την εκτίμηση των συνολικών επιπτώσεων των στόχων για το 2020 χρησιμοποιήθηκε το μοντέλο PRIMES-TREMOVE.

- *Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη*

Διεξήχθησαν επίσημες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς μέσω διαδικτυακού ερωτηματολογίου και συνάντησης με τους ενδιαφερόμενους φορείς. Τα σχόλια των ενδιαφερόμενων φορέων ελήφθησαν υπόψη κατά την εκτίμηση των διαφόρων πιθανών επιλογών για τη ρύθμιση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα.

— Δημόσια διαβούλευση

Διενεργήθηκε διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση το φθινόπωρο του 2011. Γενικά, οι απαντήσεις στο σύνολό τους καταδεικνύουν σαφώς ότι η ρύθμιση των εκπομπών των οχημάτων είναι σημαντική και ότι θα πρέπει να εναρμονίζεται με μακροπρόθεσμους στόχους για τα ΑΘ, να βασίζεται στις μέσες εκπομπές των καινούργιων οχημάτων και να είναι τεχνολογικά ουδέτερη. Οι γνώμες δίσταντο κατά πολύ ως προς το αν είναι αποτελεσματική η ισχύουσα νομοθεσία. Ο βασικός λόγος φαίνεται πως είναι η διαδεδομένη άποψη ότι η ισχύουσα νομοθεσία δεν είναι επαρκώς αυστηρή. Διαπιστώνεται ισχυρό ρεύμα υποστήριξης για τον καθορισμό στόχων πέραν του 2020, ασχέτως άλλων μέτρων που ενδεχομένως θα εφαρμοστούν. Τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης συνοψίστηκαν και δημοσιεύτηκαν⁵.

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

– Συνάντηση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Διεξήχθη συνάντηση με τους ενδιαφερόμενους φορείς στις 6 Δεκεμβρίου 2011, κατά την οποία παρουσιάστηκε η ολοκληρωμένη μελέτη. Δημοσιεύτηκαν παρουσιάσεις που έγιναν κατά τη συνάντηση, μαζί με σύνοψη της σχετικής συζήτησης⁶. Οι συμμετέχοντες δεν εξέφρασαν καμία ουσιαστική διαφωνία ως προς την ανάλυση που παρουσιάστηκε. Οι ΜΚΟ υποστήριξαν ότι, εφόσον το κόστος είναι χαμηλότερο από ό,τι είχε προβλεφθεί παλαιότερα, οι στόχοι θα πρέπει να γίνουν αυστηρότεροι.

Εκτίμηση επιπτώσεων

Συντάχθηκε κοινή εκτίμηση επιπτώσεων προς υποστήριξη της παρούσας πρότασης και αντίστοιχης πρότασης για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011. Για τον προσδιορισμό επιλογών πολιτικής χρησιμοποιήθηκε μια ευρεία προσέγγιση που καλύπτει ζητήματα τα οποία εγείρει η νομοθεσία, άλλα που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή, καθώς και εκείνα που εξετάστηκαν στις μελέτες ανάλυσης πιθανών προσεγγίσεων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας. Αναλύθηκαν οι εξής πτυχές:

α) η επιλογή «καμία ενέργεια»·

γ) λεπτομέρειες της επίτευξης του στόχου για τα αυτοκίνητα·

γ) απλοποίηση και μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης·

δ) προσαρμογή στον νέο κύκλο δοκιμών·

ε) μορφή και αυστηρότητα της νομοθεσίας πέραν του 2020.

Βάσει ανάλυσης των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων των ανωτέρω πτυχών, η εκτίμηση επιπτώσεων κατέληξε στα εξής συμπεράσματα:

- Η παράμετρος χρησιμότητας θα πρέπει να εξακολουθήσει να είναι η μάζα για τα αυτοκίνητα και η καμπύλη οριακών τιμών θα πρέπει να εξακολουθήσει να είναι γραμμική.
- Τα στοιχεία δείχνουν ότι η κλίση της καμπύλης θα πρέπει να οριστεί σε σχετικά χαμηλό επίπεδο με σκοπό τη μείωση των στρεβλώσεων της αγοράς.
- Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να διατηρηθεί στα 95 ευρώ ανά g/km ανά όχημα.
- Ο κανονισμός θα πρέπει να επικαιροποιηθεί προκειμένου να εναρμονιστεί με τη συνθήκη της Λισαβόνας.
- Η διαδικασία παρέκκλισης θα πρέπει να απλοποιηθεί με τη θέσπιση «de-minimis» απαλλαγής των μικρότερων κατασκευαστών από την υποχρέωση συμμόρφωσης με στόχο για τις εκπομπές CO₂. Επιπλέον, θα πρέπει να προβλεφθεί αυξημένη ευελιξία αναφορικά με την ημερομηνία παραχώρησης παρεκκλίσεων λόγω μικρού όγκου παραγωγής.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η ΕΕ ενήργησε ήδη στο συγκεκριμένο πεδίο με την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 βάσει του σχετικού με το περιβάλλον κεφαλαίου της Συνθήκης. Επίσης, η ενιαία αγορά δικαιολογεί την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ και όχι σε επίπεδο κρατών μελών, ώστε να διασφαλιστεί η επιβολή κοινών απαιτήσεων σε ολόκληρη την ΕΕ και, ως εκ τούτου, να ελαχιστοποιηθεί το κόστος για τους κατασκευαστές.

Η έγκριση της πρότασης δεν συνεπάγεται την κατάργηση της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Η πρόταση τροποποιεί τον κανονισμό με σκοπό την εφαρμογή των λεπτομερειών της επίτευξης του στόχου των 95 gCO₂/km για τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που πρέπει να υλοποιηθεί ως το 2020. Οι κυριότερες λεπτομέρειες που εφαρμόζονται είναι οι εξής:

- Η παράμετρος χρηστικότητα εξακολουθεί να είναι η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας.
- Η καμπύλη οριακών τιμών εξακολουθεί να είναι γραμμική με κλίση 60% σε σύγκριση με τον στόλο αναφοράς, που παραμένει ο στόλος του 2006 σύμφωνα με την καμπύλη οριακών τιμών του 2015.
- Καθιερώνονται πιστωτικά υπερμόρια κατά την περίοδο 2020-2023 για τα αυτοκίνητα των οποίων οι εκπομπές δεν υπερβαίνουν τα 35 g CO₂/km, με πολλαπλασιαστή 1,3 και σωρευτικό ανώτατο όριο 20 000 οχημάτων ανά κατασκευαστή για όλη τη διάρκεια ισχύος του συστήματος.
- Η παρέκκλιση «εξειδίκευσης» επικαιροποιείται για το 2020.
- Οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερες από 500 ταξινομήσεις καινούργιων επιβατηγών οχημάτων ετησίως απαλλάσσονται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με στόχο εκπομπών CO₂.
- Παρέχεται αυξημένη ευελιξία ως προς τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για παρεκκλίσεις λόγω μικρού όγκου παραγωγής.
- Διατηρούνται οι οικολογικές καινοτομίες όταν εφαρμόζεται αναθεωρημένη διαδικασία δοκιμών.
- Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών διατηρείται στα 95 ευρώ ανά g/km ανά όχημα.
- Επικαιροποιούνται οι διατάξεις που αφορούν τη διαδικασία επιτροπής ώστε να συμβιβάζονται με τη Συνθήκη της Λισαβόνας.

Εφόσον ο κλάδος ωφελείται από ενδείξεις σχετικά με το ρυθμιστικό καθεστώς που θα ισχύει μετά το 2020, η πρόταση περιλαμβάνει τη διενέργεια περαιτέρω επανεξέτασης, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2014.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν απαιτεί πρόσθετους χρηματοοικονομικούς πόρους.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης/λήξης ισχύος

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ 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 Επιτροπής⁷,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁸,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (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 οχήματα⁹ απαιτεί από την Επιτροπή να επανεξετάσει τις λεπτομέρειες επίτευξης, ως το 2020, του στόχου των 95g CO₂/km με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ιδίως δε τον μαθηματικό τύπο του παραρτήματος Ι και τις παρεκκλίσεις βάσει του άρθρου 11. Η πρόταση τροποποίησης του κανονισμού απαιτείται να είναι η πλέον ουδέτερη δυνατή από άποψη ανταγωνισμού, κοινωνικά δίκαιη και βιώσιμη.
- (2) Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι, προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση με τον στόχο των 95gCO₂/km, οι εκπομπές CO₂ θα πρέπει να εξακολουθήσουν να μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες

⁷ ΕΕ C της , σ. .

⁸ ΕΕ C της , σ. .

⁹ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

επισκευής και συντήρησης οχημάτων¹⁰ και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες.

- (3) Αναγνωρίζοντας το υψηλό κόστος έρευνας και ανάπτυξης και μοναδιαίο κόστος παραγωγής στην περίπτωση των πρώτων γενεών οχημάτων με εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα ανθρακούχων 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.
- (4) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που έχει στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρηστικότητας του οχήματος, τη μεγάλη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία παρέκκλισης και το οριακό όφελος όσον αφορά την αποφυγή των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα που πωλούνται από τους εν λόγω κατασκευαστές, οι παραγωγοί που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 500 καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα ετησίως εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του στόχου ειδικών εκπομπών και του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.
- (5) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων σε κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής απλοποιείται ώστε να αφήνει αυξημένα περιθώρια ευελιξίας ως προς τον χρόνο υποβολής αιτήσεων παρέκκλισης από τους κατασκευαστές και λήψης των αποφάσεων παραχώρησης της εν λόγω παρέκκλισης από την Επιτροπή.
- (6) Η διαδικασία παραχώρησης παρεκκλίσεων σε εξειδικευμένους κατασκευαστές θα πρέπει να συνεχιστεί για 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 ισχύσει από το 2020 στόχος μειωμένος κατά 45% σε σύγκριση με τις μέσες ειδικές εκπομπές των εξειδικευμένων κατασκευαστών το 2007.
- (7) 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 παρόντος κανονισμού 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. Επομένως, είναι επιθυμητή η επανεξέταση αυτών των πτυχών, η υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή και, εάν κριθεί σκόπιμο, η υποβολή προτάσεων για στόχους πέραν του 2020.
- (8) Ο κανονισμός απαιτεί από την Επιτροπή να διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων προκειμένου να επανεξετάσει τις διαδικασίες δοκιμών έτσι ώστε να αντισταθμίσουν επαρκώς την πραγματική συμπεριφορά των αυτοκινήτων ως προς τις εκπομπές CO₂. Το έργο αυτό προχωρά μέσω της διαμόρφωσης παγκόσμιας διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Ως εκ τούτου, το παράρτημα Ι 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 XIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Όταν τροποποιηθούν οι διαδικασίες

¹⁰ EE L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

δοκιμών, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν τα όρια του παραρτήματος I προκειμένου να διασφαλιστεί ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές και τις κατηγορίες οχημάτων.

- (9) Είναι σκόπιμο να διορθωθεί η διατύπωση του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμόνιση της έννοιας των συνδεδεμένων επιχειρήσεων με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων¹¹, καθώς και με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (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 οχήματα¹².
- (10) 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, της 28ης Ιουνίου 1999¹³. Λόγω της θέσης σε ισχύ της συνθήκης της Λισαβόνας, οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να εναρμονιστούν με τα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (11) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής 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, 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 Επιτροπή¹⁴.
- (12) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη συμπλήρωση των κανόνων που διέπουν τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών, την τροποποίηση των σχετικών με τα δεδομένα απαιτήσεων με σκοπό την παρακολούθηση των εκπομπών CO₂, καθώς και για την προσαρμογή των τύπων υπολογισμού των ειδικών εκπομπών CO₂ του παραρτήματος I στις μεταβολές της τιμής της μάζας του οχήματος και της κανονιστικής διαδικασίας δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. 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.
- (13) Είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση καθορισμού του στόχου με βάση γραμμική σχέση μεταξύ της χρηστικότητας του αυτοκινήτου και του στόχου για τις εκπομπές

¹¹ ΕΕ L 24, της 29.1.2004, σ. 1.

¹² ΕΕ L 145, της 31.5.2011, σ. 1.

¹³ ΕΕ L 184, της 17.7.1999, σ. 23.

¹⁴ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

CO₂ του οχήματος αυτού, εκφραζόμενη με τους μαθηματικούς τύπους του παραρτήματος Ι, 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 της αγοράς.

(14) Η Επιτροπή εκτίμησε τη διαθεσιμότητα των δεδομένων αποτυπώματος και τη χρήση τους ως παραμέτρου χρηστικότητας στους τύπους του παραρτήματος Ι. Τα δεδομένα αυτά είναι διαθέσιμα και η δυνητική χρήση τους εξετάστηκε κατά την εκτίμηση επιπτώσεων. Βάσει της εν λόγω εκτίμησης, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η παράμετρος χρηστικότητας που χρησιμοποιείται στον 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 χρηστικότητας.

(15) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

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 ΧΙΙ 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:

«4. 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 100 καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην ΕΕ 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) Μετά το άρθρο 5 παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 5α

Υπερμόρια για τον στόχο των 95 g CO₂/km

1. Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 35 g CO₂/km υπολογίζεται ως 1,3 επιβατικά αυτοκίνητα κατά την περίοδο 2020-2023 και ως 1 επιβατικό αυτοκίνητο από το 2024 και μετά.

2. Ο μέγιστος αριθμός καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που θα λαμβάνεται υπόψη κατά την εφαρμογή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 πολλαπλασιαστών για την περίοδο 2020-2023 δεν υπερβαίνει τον σωρευτικό αριθμό των 20 000 νέων ταξινομήσεων επιβατικών αυτοκινήτων ανά κατασκευαστή.»

(5) 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 που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14^α, με σκοπό την τροποποίηση του παραρτήματος II όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων.»

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

«3. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς ρυθμίσεις 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 εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.»

(7) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3, η τελευταία πρόταση απαλείφεται.

β) Στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο, το στοιχείο β) 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):

«γ) εάν η αίτηση σχετίζεται με το παράρτημα I σημείο 1 στοιχείο γ), 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.»

(8) β) Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τα κριτήρια επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂.»

- (9) Στο άρθρο 12 παράγραφος 2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- (10) Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

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

«Τα μέτρα αυτά θεσπίζονται μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 14α.»

- β) Στην παράγραφο 3, το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται.

- γ) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή επανεξετάζει τους στόχους ειδικών εκπομπών, τις λεπτομέρειες και άλλες πτυχές του παρόντος κανονισμού προκειμένου να καθορίσει τους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα για την περίοδο μετά το 2020.»

- δ) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, για την προσαρμογή των μαθηματικών τύπων του παραρτήματος I προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τις 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, 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.

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

(12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Άσκηση των ανατιθέμενων αρμοδιοτήτων

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων 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 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστη χρονική περίοδο από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
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 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της αρμοδιότητας 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 επηρεάζει την εγκυρότητα κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
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 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 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 πληροφορήσουν 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 Ι σημείο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«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

$a = 0,0333.$ »

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.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος