

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹ εγκαινίασε μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική για την ΕΕ, η οποία αποσκοπεί στη μετατροπή της ΕΕ σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση πόρων. Η ανακοίνωση επανεκφράζει τη φιλοδοξία της Επιτροπής να αυξήσει τους κλιματικούς της στόχους και να καταστήσει την Ευρώπη την πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρο έως το 2050. Αποβλέπει επίσης στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από περιβαλλοντικούς κινδύνους και επιπτώσεις. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.

Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής αποτελεί επείγουσα πρόκληση. Σύμφωνα με τα επιστημονικά πορίσματα της ειδικής έκθεσης της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC), γύρω στο 2050 πρέπει να επιτευχθούν μηδενικές καθαρές ανθρακούχες εκπομπές σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ η ουδετερότητα για όλα τα άλλα αέρια του θερμοκηπίου πρέπει να επιτευχθεί αργότερα εντός του αιώνα. Η επείγουσα φύση αυτής της πρόκλησης επιβάλλει στην ΕΕ να εντείνει τη δράση της και να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο, καθιστάμενη κλιματικά ουδέτερη έως το 2050. Ο στόχος αυτός διατυπώνεται στην ανακοίνωση «**Καθαρός πλανήτης για όλους**: Ένα ευρωπαϊκό, στρατηγικό, μακρόπνοο όραμα για μια ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και κλιματικά ουδέτερη οικονομία»².

Με βάση μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων, η ανακοίνωση της Επιτροπής του Σεπτεμβρίου του 2020 με τίτλο «**Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030**»³ πρότεινε να αυξηθεί η φιλοδοξία της ΕΕ και παρουσίασε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την αύξηση του δεσμευτικού στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2030 με την επίτευξη καθαρής μείωσης των εκπομπών κατά τουλάχιστον 55 %, με υπεύθυνο τρόπο. Η αύξηση του επιπέδου φιλοδοξίας για το 2030 προσφέρει μεγαλύτερη σιγουριά στους φορείς χάραξης πολιτικής και στους επενδυτές, έτσι ώστε οι αποφάσεις που θα λαμβάνονται τα επόμενα χρόνια να μη συνεπάγονται εγκλωβισμό σε επίπεδα εκπομπών ασυμβίβαστα με τον στόχο της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Ο στόχος για το 2030 συνάδει με τον στόχο της συμφωνίας του Παρισιού, δηλαδή τη συγκράτηση της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C και την προσπάθεια ώστε να συγκρατηθεί στους 1,5 °C.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε τον νέο δεσμευτικό στόχο της ΕΕ για το 2030 κατά τη σύνοδο του Δεκεμβρίου 2020⁴. Κάλεσε επίσης την Επιτροπή «να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο όλοι οι οικονομικοί τομείς μπορούν να συμβάλουν καλύτερα στην επίτευξη του στόχου για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 και να υποβάλει τις απαραίτητες προτάσεις, συνοδευόμενες από ενδελεχή εξέταση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, 10-11 Δεκεμβρίου 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

επιπτώσεων σε επίπεδο κράτους μέλους, λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα και επανεξετάζοντας τις υφιστάμενες δυνατότητες ευελιξίας».

Για τον σκοπό αυτόν, το **ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα**, όπως συμφωνήθηκε με τους συννομοθέτες, θα καταστήσει νομικά δεσμευτικό τον στόχο της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα και θα αυξήσει τη φιλοδοξία για το 2030 θέτοντας ως στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Προκειμένου να ακολουθήσει την πορεία που προτείνεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα και να επιτύχει αυτό το αυξημένο επίπεδο φιλοδοξίας για το 2030, η Επιτροπή επανεξέτασε την ισχύουσα νομοθεσία για το κλίμα και την ενέργεια, η οποία αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μόνο κατά 40 % έως το 2030 και κατά 60 % έως το 2050.

Η παρούσα νομοθετική δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % (στο εξής: δέσμη «Fit for 55»), όπως ανακοινώθηκε στο σχέδιο κλιματικών στόχων της Επιτροπής⁵, αποτελεί το πιο ολοκληρωμένο στοιχείο των προσπαθειών για την υλοποίηση του φιλόδοξου νέου κλιματικού στόχου για το 2030, στις οποίες θα πρέπει να συμβάλουν όλοι οι οικονομικοί τομείς και οι πολιτικές, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών.

Οι μεταφορές είναι ο μόνος τομέας στον οποίο αυξάνονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Οι **εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές** δεν αποτελούν εξαίρεση. Αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 20 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ και έχουν αυξηθεί σημαντικά από το 1990. Η ποιότητα του αέρα εξακολουθεί να επηρεάζεται από την κυκλοφορία και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο αριθμός των πόλεων που θεσπίζουν ζώνες χαμηλών και μηδενικών εκπομπών όπου περιορίζεται η τοπική πρόσβαση οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης και ορισμένα κράτη μέλη να ανακοινώνουν τη σταδιακή κατάργηση των πωλήσεων αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει καίρια σημασία για την οικονομία της ΕΕ και αντιπροσωπεύει πάνω από το 7 % του ΑΕΠ της ΕΕ. Παρέχει θέσεις εργασίας —άμεσα ή έμμεσα, στους τομείς της μεταποίησης, των πωλήσεων, της συντήρησης, της κατασκευής και των μεταφορών, καθώς και των υπηρεσιών μεταφορών— σε 14,6 εκατομμύρια Ευρωπαίους. Η ΕΕ συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών μηχανοκίνητων οχημάτων παγκοσμίως και επιδεικνύει τεχνολογική υπεροχή στον τομέα αυτό. Οι επενδύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ στην έρευνα και την ανάπτυξη ανέρχονται σε 60,9 δισ. EUR ετησίως.

Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας υφίσταται σημαντικό διαρθρωτικό μετασχηματισμό που περιλαμβάνει αλλαγές στις καθарές και στις ψηφιακές τεχνολογίες και, ειδικότερα, τη μετάβαση από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης σε τεχνολογίες μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και σε όλο και πιο συνδεδεμένα οχήματα. Στόχος θα πρέπει να είναι να δοθεί η δυνατότητα στην αυτοκινητοβιομηχανία να συνεχίσει και να ενισχύσει την ηγετική της θέση στις τεχνολογίες του μέλλοντος, ιδίως έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού.

Η **στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα**⁶ αντιμετωπίζει τις ευρύτερες προκλήσεις της μετάβασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και καθορίζει έναν χάρτη πορείας για να τεθούν οι ευρωπαϊκές μεταφορές σταθερά στον σωστό δρόμο για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

Το συνοδευτικό σχέδιο δράσης της στρατηγικής περιλαμβάνει πολιτικές που αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στην προώθηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και σχετικών υποδομών. Η στροφή προς τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα αποτρέψει τη ρύπανση και θα βελτιώσει την υγεία των πολιτών μας· με τον τρόπο αυτό υποστηρίζεται επίσης η **στρατηγική μηδενικής ρύπανσης** της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, όπως διατυπώνεται στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση⁷.

Τα **πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα** αποτελούν βασικούς κινητήριους μοχλούς για τη μείωση των εκπομπών CO₂ του τομέα, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030».

Γενικός στόχος της παρούσας πρότασης είναι να συμβάλει στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και, για τον σκοπό αυτόν, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα, να συμβάλει στην επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Η πρόταση εξυπηρετεί **τρεις ειδικούς στόχους**. Ο πρώτος είναι να συμβάλει στην επίτευξη των κλιματικών στόχων για το 2030 και το 2050 μέσω της μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αντίκτυπος των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ στη μείωση των εκπομπών από τον στόλο οχημάτων δεν είναι άμεσος και λαμβάνοντας υπόψη τη δυναμική ανανέωσης του στόλου, η έγκαιρη ανάληψη δράσης είναι σημαντική για να διασφαλιστεί η επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου.

Ο δεύτερος ειδικός στόχος είναι η παροχή οφελών **στους καταναλωτές και τους πολίτες** μέσω της ευρύτερης διάδοσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Τα βασικά αναμενόμενα οφέλη δεν αφορούν μόνο τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικότερα στις πόλεις. Τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ αναγκάζουν τους κατασκευαστές να αυξήσουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών και, χάρη στην εν λόγω αυξημένη προσφορά, οι καταναλωτές μπορούν να επωφεληθούν από οικονομικότερα μοντέλα οχημάτων μηδενικών εκπομπών και από σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας λόγω της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών με συνέπεια μειωμένο συνολικό κόστος ιδιοκτησίας τέτοιων οχημάτων.

Ο τρίτος ειδικός στόχος είναι η τόνωση της **καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών**, η οποία θα ενισχύσει την **τεχνολογική υπεροχή** της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας και θα τονώσει την απασχόληση στην ΕΕ. Παρόλο που η αυτοκινητοβιομηχανία έχει επιτύχει να αναπτύξει και να κατασκευάσει προηγμένες τεχνολογίες οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης και να τις διαθέσει στην αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να επενδύσει όλο και περισσότερο σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών. Σε αυτό το παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Η πρόταση είναι τεχνολογικά ουδέτερη και θα συνοδεύει από μέτρα για την ενίσχυση των καυσίμων μηδενικών εκπομπών και των υποδομών φόρτισης.

Πρόσθετα παράλληλα οφέλη αναμένεται να είναι η **αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και της ενεργειακής ασφάλειας**.

⁷ COM/2021/400 final, βλ. επίσης στο πλαίσιο αυτό την οδηγία 2008/50/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη και την οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Αυτή η δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια με την ονομασία (δέσμη «Fit for 55») αποτελεί ένα ολοκληρωμένο βήμα για την αναθεώρηση της ενωσιακής νομοθεσίας ώστε να εναρμονιστεί με το αυξημένο επίπεδο κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ. Όλες οι πρωτοβουλίες της δέσμης είναι στενά αλληλένδετες.

Η παρούσα νομοθετική πρόταση σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα συμπληρώνει τις υπόλοιπες προτάσεις της δέσμης και διατηρεί τη συνοχή, ειδικότερα, με τα ακόλουθα μέτρα.

Μέσω της διασφάλισης της μείωσης των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ υποστηρίζουν κυρίως την επίτευξη των επιδιώξεων των κρατών μελών σύμφωνα με τον **κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ΕΕ) 2018/842**⁸. Συμβάλλουν τόσο στην επίτευξη των στόχων ενεργειακής απόδοσης, δεδομένου ότι παρέχουν κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση των οχημάτων, όσο και στον στόχο για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, καθώς προσφέρουν μια συμπληρωματική οδό για τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας.

Υπάρχουν σαφής συμπληρωματικότητα μεταξύ των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ και της εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ αφορούν την προσφορά αποδοτικότερων, ως προς την κατανάλωση καυσίμου, οχημάτων και οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθορίζοντας απαιτήσεις για τους κατασκευαστές οχημάτων όσον αφορά τους στόλους των καινούργιων οχημάτων τους. Η επέκταση της εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αφορά τη χρήση καυσίμων σε ολόκληρο τον στόλο οχημάτων. Θα μπορούσε να αυξήσει τη ζήτηση τόσο για αποδοτικότερα, ως προς την κατανάλωση καυσίμου, οχήματα όσο και για οχήματα μηδενικών εκπομπών, διευκολύνοντας έτσι την εκπλήρωση των στόχων απόδοσης CO₂ των κατασκευαστών οχημάτων.

Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, οι οποίες συνεπάγονται την προσφορά καινούργιων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, αποτελούν επίσης συμπληρωματικό μέτρο προς την **οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές**⁹, γεγονός που θα επιφέρει την απαλλαγή της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται σε ηλεκτρικά οχήματα από τις ανθρακούχες εκπομπές και θα δώσει κίνητρα για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που περιλαμβάνονται στον στόλο.

Υπάρχουν επίσης σημαντικές συνέργειες μεταξύ των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, ενός ενισχυμένου συστήματος εμπορίας εκπομπών (στο εξής: ΣΕΔΕ)¹⁰ και της οδηγίας για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Το σύστημα εμπορίας εκπομπών και η οδηγία για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές θα προωθήσουν την απαλλαγή της ηλεκτροπαραγωγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, έτσι ώστε τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, για τα οποία παρέχονται κίνητρα βάσει των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, να τροφοδοτούνται σταδιακά από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013.

⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

¹⁰ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου.

προκειμένου να επιτευχθεί με τον τρόπο αυτό η απαλλαγή του συνόλου των εκπομπών από την παραγωγή έως την κατανάλωση από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Τέλος, παρόλο που τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ διασφαλίζουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η **οδηγία 2014/94/ΕΕ για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων**¹¹, η οποία παρέχει κίνητρα για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, αποτελεί αναγκαίο συμπληρωματικό μέσο για την αντιμετώπιση των φραγμών στην αγορά για την ανάπτυξη των υποδομών. Σχετικά κίνητρα προβλέπονται επίσης στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών, ο οποίος παρέχει επίσης κίνητρα στα κράτη μέλη για την ανάληψη δράσης στους οικείους τομείς οδικών μεταφορών.

Ο συνδυασμός της φορολογίας της ενέργειας, των επενδύσεων σε υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού, της νέας τιμολόγησης του άνθρακα και των επικαιροποιημένων προδιαγραφών CO₂ οδηγεί σε μια ισορροπημένη και οικονομικά αποδοτική προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, η οποία αντιμετωπίζει τους φραγμούς και τις αδυναμίες της αγοράς, ενώ παρέχει ασφάλεια στους επενδυτές για να επενδύσουν σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Οι προτάσεις της δέσμης «Fit for 55» συνάδουν με όλες τις δράσεις και τις πολιτικές της ΕΕ και βοηθούν την ΕΕ να επιτύχει τον αυξημένο στόχο για το 2030 και να πραγματοποιήσει μια επιτυχημένη και δίκαιη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, όπως δήλωσε η Επιτροπή στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Η δέσμη «Fit for 55», το μέσο «NextGenerationEU» και το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2021-2027 θα συμβάλουν στην επίτευξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης την οποία επιδιώκει η Ευρώπη. Ο συνδυασμός αυτών των πολιτικών θα αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση και θα επιταχύνει τη μετάβαση σε μια καθαρή και βιώσιμη οικονομία, συνδέοντας τη δράση για το κλίμα με την οικονομική ανάπτυξη. Οι πρωτοβουλίες της δέσμης μέτρων συνάδουν επίσης με τις πολιτικές της Ένωσης για μια καθαρή και κυκλική οικονομία, για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, καθώς και με το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση. Εάν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για την επίτευξη οδικών μεταφορών μηδενικών εκπομπών, άλλοι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν περισσότερο στην επίτευξη των συνολικών επιδιώξεων της ΕΕ για μείωση των εκπομπών.

Όπως προανήγγειλε στην ανακοίνωσή της με τίτλο «**Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης**»¹², η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τις δημόσιες αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους κοινωνικούς εταίρους σε μια διαδικασία από κοινού δημιουργίας για τον εντοπισμό των οδών πράσινης και ψηφιακής μετάβασης που θα στηρίζουν την κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την ταχεία ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και τη συνακόλουθη αναβάθμιση των δεξιοτήτων και επανεξοπλισμό των εργαζομένων.

Η πρωτοβουλία αυτή συνάδει επίσης με την πολιτική της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία. Θα προβλεφθεί επίσης στήριξη για την ανάπτυξη τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών βάσει του προγράμματος-πλαισίου της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία και, ειδικότερα, μέσω συμπράξεων του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη».

¹¹ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

¹² COM(2020) 350 final.

Επιπλέον, για να ενισχυθεί η συνοχή μεταξύ των πολιτικών και όπως ανέφερε στην ανακοίνωσή της με τίτλο «**Βελτίωση της νομοθεσίας: συνένωση δυνάμεων για τη θέσπιση καλύτερων νόμων**»¹³, η Επιτροπή βελτιώνει τις κατευθυντήριες γραμμές της για τη βελτίωση της νομοθεσίας, ώστε να διασφαλίσει ότι όλες οι πρωτοβουλίες της συμμορφώνονται με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής ζημίας», τηρώντας έτσι τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 191 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: της διατήρησης, προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος· της προώθησης, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως της καταπολέμησης της αλλαγής του κλίματος. Βάσει του άρθρου 192 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει θεσπίσει ήδη πολιτικές για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μέσω του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, οι οποίοι καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2020.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να επιλυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Ο συντονισμός της δράσης για το κλίμα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκό και, όπου είναι δυνατόν, σε παγκόσμιο επίπεδο. Η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Από το 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση εργάζεται για την ανάπτυξη κοινών λύσεων και την προώθηση παγκόσμιας δράσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Ειδικότερα, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα εξασφαλίσει την οικονομικά αποδοτική επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2030 και μακροπρόθεσμα, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Τα άρθρα 191 έως 193 της ΣΛΕΕ επιβεβαιώνουν και αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της ΕΕ στον τομέα της κλιματικής αλλαγής.

Υπό το πρίσμα της επιδίωξης μείωσης των εκπομπών για το 2030 και του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας που πρέπει να επιτευχθεί έως το 2050, απαιτείται ισχυρότερη δράση της ΕΕ για να διασφαλιστεί μια επαρκώς υψηλή συμβολή του τομέα των οδικών μεταφορών.

Μολονότι οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο μπορούν να δημιουργήσουν συνέργειες, από μόνες τους δεν θα είναι επαρκείς. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ μέσω της ενίσχυσης των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ θα συνεπαγόταν κίνδυνο κατακερματισμού της αγοράς λόγω της ποικιλομορφίας των εθνικών συστημάτων, καθώς και των διαφορετικών επιπέδων φιλοδοξίας και παραμέτρων σχεδιασμού. Από μόνα τους, τα επιμέρους κράτη μέλη θα αντιπροσώπευαν επίσης μια υπερβολικά μικρή αγορά για να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο αποτελεσμάτων και, ως εκ τούτου, απαιτείται μια προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ για την προώθηση αλλαγών σε επίπεδο βιομηχανίας και για τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας.

¹³ COM(2021) 219 final.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ενώ παράλληλα διασφαλίζει δικαιοσύνη και περιβαλλοντική ακεραιότητα.

Ο νόμος για το κλίμα που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προβλέπει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, εγχώρια και στο σύνολο της οικονομίας της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Η παρούσα πρόταση καλύπτει σημαντικό ποσοστό των εν λόγω εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποφεύγει την ανάγκη πραγματοποίησης πιο φιλόδοξων μειώσεων των εκπομπών σε άλλους τομείς, στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη. Αναθεωρεί τα υπάρχοντα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα με σκοπό την επίτευξη αυτού του στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η πρόταση προβλέπει τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και, ως εκ τούτου, ο κανονισμός είναι το μόνο κατάλληλο νομικό μέσο. Δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 ήταν αποτέλεσμα πρόσφατης αναδιατύπωσης και ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούν περιορισμένο μόνον αριθμό διατάξεων, δεν κρίνεται σκόπιμη η νέα αναδιατύπωση και/ή αντικατάσταση του ισχύοντος κανονισμού.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Για τα περισσότερα στοιχεία του κανονισμού, τα συμπεράσματα της μελέτης αξιολόγησης του 2015¹⁴ που αντικατοπτρίζονται στην εκτίμηση των επιπτώσεων του 2017¹⁵ εξακολουθούν να ισχύουν. Ορισμένες νέες υποχρεώσεις που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 δεν αξιολογήθηκαν, δεδομένου ότι είτε δεν εφαρμόζονται ακόμη είτε δεν έχουν εφαρμοστεί ακόμη πλήρως. Αυτό αφορά, ειδικότερα, τους νέους στόχους για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030 και τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Ωστόσο, η αναθεώρηση είναι αναγκαία προκειμένου να εναρμονιστεί ο κανονισμός με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, τους ενισχυμένους στόχους μείωσης των εκπομπών του ευρωπαϊκού νόμου για το κλίμα και τις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά. Οι αλλαγές αυτές αποτέλεσαν αντικείμενο εκτίμησης των επιπτώσεων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για να συλλέξει αποδεικτικά στοιχεία και να διασφαλίσει μεγαλύτερη διαφάνεια, η Επιτροπή διοργάνωσε δημόσια διαβούλευση για κάθε μία πρόταση από τις 13 Νοεμβρίου 2020 έως τις 5 Φεβρουαρίου 2021. Λεπτομερής περίληψη και τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης παρουσιάζονται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης των επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση.

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

Επίσης, η αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων δημοσιεύθηκε στις 29 Οκτωβρίου 2020 για ένα χρονικό διάστημα 4 εβδομάδων.

Πιο συγκεκριμένα, για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης, η Επιτροπή ζήτησε την υποβολή παρατηρήσεων ειδικότερα από τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη:

- κράτη μέλη (εθνικές, περιφερειακές αρχές)
- κατασκευαστές οχημάτων
- προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών
- προμηθευτές ενέργειας
- αγοραστές οχημάτων (ιδιώτες, επιχειρήσεις, εταιρείες διαχείρισης στόλου)
- ενώσεις οδηγών
- ΜΚΟ στους τομείς του περιβάλλοντος, των μεταφορών και της προστασίας των καταναλωτών
- κοινωνικούς εταίρους

Εκτός από τη δημόσια διαβούλευση και την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων, ζητήθηκε επίσης η υποβολή παρατηρήσεων με τα ακόλουθα μέσα:

- συνεδριάσεις με τις οικείες ενώσεις του κλάδου που εκπροσωπούν κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, καθώς και προμηθευτές ενέργειας·
- διμερείς συναντήσεις με τις αρχές των κρατών μελών, τους κατασκευαστές οχημάτων, τους προμηθευτές, τους κοινωνικούς εταίρους και τις ΜΚΟ·
- έγγραφα θέσης που υποβάλλονται από ενδιαφερόμενα μέρη ή αρχές των κρατών μελών.

Τα κύρια αποτελέσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Η πλειονότητα όσων απάντησαν από τη βιομηχανία, των δημόσιων αρχών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών υποστήριξαν τον στόχο της «μείωσης των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και του στόχου κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050», ενώ οι πολίτες εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις επ' αυτού. Ο στόχος της «ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, της βιομηχανικής υπεροχής, της καινοτομίας και της τόνωσης της απασχόλησης στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ» και της «μείωσης του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας για τους καταναλωτές» έλαβε τη μεγαλύτερη στήριξη.

Όσον αφορά τα επίπεδα-στόχο, στο πλαίσιο της διαβούλευση διατυπώθηκαν διάφορες απόψεις όσον αφορά την αυστηρότητα των μελλοντικών στόχων, καθώς η βιομηχανία υποστήριξε, σε κάποιον βαθμό, αυστηρότερους στόχους από το 2030, οι ΜΚΟ αυστηρότερους στόχους από το 2025 και μετά, οι δημόσιες αρχές υποστήριξαν γενικά αυστηρότερους στόχους, ενώ οι πολίτες είχαν διάφορες απόψεις. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των στόχων, η βιομηχανία υποστήριξε τον καθορισμό στόχων ανά πενταετία, ενώ άλλα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν διάφορες απόψεις ως προς το θέμα αυτό. Η τιμή των οχημάτων, το περιορισμένο εύρος οδήγησης και η διαθεσιμότητα υποδομών θεωρήθηκαν ιδιαίτερα σημαντικά εμπόδια για τη διάδοση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά. Οι απαντήσεις ήταν διαφοροποιημένες όσον αφορά την αναγκαιότητα του μηχανισμού παροχής κινήτρων και τους τύπους οχημάτων που πρέπει να υποστηριχθούν. Όσον αφορά την ενδεχόμενη θέσπιση μηχανισμού για τη λογιστική καταγραφή των καυσίμων

από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για σκοπούς συμμόρφωσης με τον στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂, διατυπώθηκαν διάφορες απόψεις στο πλαίσιο της διαβούλευσης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η εκτίμηση των επιπτώσεων βασίστηκε σε μια σειρά σεναρίων που αναπτύχθηκαν για το ενεργειακό μοντέλο PRIMES. Η ανάλυση αυτή συμπληρώθηκε με την εφαρμογή άλλων εργαλείων μοντελοποίησης, όπως του GEM-E3 και του E3ME, καθώς και του μοντέλου DIONE του Κοινού Κέντρου Ερευνών (στο εξής: JRC).

Τα δεδομένα παρακολούθησης σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλα χαρακτηριστικά του στόλου των καινούργιων ελαφρών οχημάτων αντλήθηκαν από τα ετήσια δεδομένα παρακολούθησης που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και συλλέχθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (στο εξής: ΕΟΠ) βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

Περαιτέρω πληροφορίες συγκεντρώθηκαν μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς αναδόχους.

- **Εκτίμηση των επιπτώσεων**

Οι εκτιμήσεις των επιπτώσεων για τις διάφορες πρωτοβουλίες της νομοθετικής δέσμης «Fit for 55» βασίζονται σε ολοκληρωμένα σενάρια μοντελοποίησης που αντικατοπτρίζουν την αλληλεπίδραση των διαφόρων μέσων πολιτικής για τους οικονομικούς φορείς, προκειμένου να διασφαλιστεί η συμπληρωματικότητα, η συνοχή και η αποτελεσματικότητα όσον αφορά την επίτευξη των φιλοδοξιών για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 και το 2050.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση συμπληρώνει την ανάλυση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων του 2020 για την υποστήριξη του σχεδίου κλιματικών στόχων για το 2030¹⁶. Αποτέλεσε τη βάση ανάλυσης για τον καθορισμό του στόχου της μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990 και του στόχου κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.

Επίσης, η εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση καταρτίστηκε και συντάχθηκε σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας και η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου γνωμοδότησε θετικά στις 19 Απριλίου 2021.

Στην τελική έκδοση συμπεριλήφθηκαν οι βελτιώσεις που προτάθηκαν από την επιτροπή. Οι βελτιώσεις αφορούν τα εξής:

- διευκρινίσεις σχετικά με τους λόγους αναθεώρησης του ισχύοντος κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και τη συνοχή και της αναλογικότητα σε σχέση με άλλες συναφείς νομοθετικές πρωτοβουλίες·
- περαιτέρω απόδειξη της δυνατότητας επίτευξης του υψηλού επιπέδου στόχου μείωσης και διασαφήνιση των συμβιβασμών μεταξύ των τριών επιλογών-στόχου·
- παροχή πρόσθετων πληροφοριών σχετικά με τον αντίκτυπο των προτιμώμενων επιλογών στην ανταγωνιστικότητα, την καινοτομία και την ομαλή μετάβαση του τομέα·
- ενσωμάτωση των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών στην ανάλυση.

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

Επιλογές πολιτικής

Στην εκτίμηση των επιπτώσεων αναλύθηκαν οι επιλογές πολιτικής, ομαδοποιημένες σε τρεις θεματικούς τομείς, σκοπός των οποίων είναι να εξετάσουν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν και να επιτύχουν τους στόχους πολιτικής.

- 1) Στόχοι εκπομπών CO₂ για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά (επίπεδα, χρονοδιάγραμμα, ρυθμίσεις):

Όσον αφορά τα επίπεδα-στόχο, οι επιλογές που εξετάστηκαν καλύπτουν τρεις πορείες έως το 2040, οι οποίες αντικατοπτρίζουν επίσης το γεγονός ότι στόχος είναι η επίτευξη μείωσης των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές κατά 90 % έως το 2050, λαμβανομένου υπόψη ότι τα αυτοκίνητα παραμένουν στο οδικό δίκτυο κατά μέσο όρο από 10 έως 15 έτη.

Προκειμένου να συμβάλει στο συνολικό αυξημένο επίπεδο φιλοδοξίας για το 2030 και στον στόχο κλιματικής ουδετερότητας για το 2050, η προτιμώμενη επιλογή είναι να ενισχυθούν σημαντικά οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ, τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, από το 2030. Αυτό θα δώσει την αναγκαία ώθηση για την επιτάχυνση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, θα αποφέρει οφέλη για τους χρήστες των οχημάτων και θα τονώσει την καινοτομία και την τεχνολογική υπεροχή, περιορίζοντας παράλληλα την αύξηση του κόστους για τους κατασκευαστές.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα αυστηροποίησης των στόχων, η προτιμώμενη επιλογή είναι να διατηρηθεί η κανονιστική προσέγγιση του καθορισμού στόχων μείωσης ανά πενταετία και όχι συχνότερα, προκειμένου να παρέχεται επαρκής ευελιξία στους κατασκευαστές για τη διαχείριση αυτής της μετάβασης. Επομένως, για να ληφθούν υπόψη οι κύκλοι ανάπτυξης στην αυτοκινητοβιομηχανία, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν τα επίπεδα που έχουν τεθεί ως στόχος για το 2025.

Τα πιθανά έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών εξακολουθούν να αποτελούν μέρος του γενικού προϋπολογισμού της ΕΕ. Οι άλλες επιλογές που εξετάστηκαν θα οδηγούσαν σε σημαντική αύξηση του διοικητικού φόρτου, χωρίς να ωφελήσουν άμεσα τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές εντός ΕΕ και εκτός ΕΕ με μικρό όγκο παραγωγής (δηλαδή όσοι είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ημιφορτηγών σε ένα ημερολογιακό έτος) να υπόκεινται σε στόχο κατά παρέκκλιση θα καταργηθεί από το 2030 και μετά, με αποτέλεσμα να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και η συνοχή της νομοθεσίας. Η επιλογή της ημερομηνίας παρέχει στους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές χρόνο για να προγραμματίσουν την πορεία τους και να προσαρμοστούν στις νέες κανονιστικές απαιτήσεις και συνάδει με την ημερομηνία εφαρμογής των ενισχυμένων στόχων. Οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερες από 1 000 νέες ταξινομήσεις οχημάτων ανά ημερολογιακό έτος εξακολουθούν να εξαιρούνται.

- 2) ειδικά κίνητρα για οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές (στο εξής: ZLEV):

Εξετάστηκαν διάφορες επιλογές όσον αφορά τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για τα ZLEV, όσον αφορά τον τύπο του μηχανισμού καθώς και όσον αφορά τον τύπο των οχημάτων που θα πρέπει να καλύπτει. Προτιμώμενη επιλογή είναι η κατάργηση, από το 2030, του καθεστώτος κινήτρων ZLEV τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, δεδομένου ότι η απορρόφηση των ZLEV στην αγορά θα καθοδηγείται από τους αυστηρότερους στόχους CO₂ που θα ισχύουν από την εν λόγω ημερομηνία, με βάση τους οποίους οι κατασκευαστές θα πρέπει να αναπτύξουν σημαντικά περισσότερα οχήματα

μηδενικών εκπομπών. Με τον τρόπο αυτόν θα απλουστευτεί επίσης η νομοθεσία και θα αποφευχθεί ο κίνδυνος υπονόμησης της αποτελεσματικότητάς της.

- 3) μηχανισμός για τη συνεκτίμηση της δυνητικής συμβολής των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους στόχους.

Στο πλαίσιο αυτό, εξετάστηκαν δύο επιλογές: είτε ένας συντελεστής διόρθωσης των ανθρακούχων εκπομπών είτε ένα σύστημα πιστωτικών μορίων. Ωστόσο, η προτιμώμενη επιλογή είναι να μην συμπεριληφθεί ένας τέτοιος μηχανισμός λογιστικής καταγραφής, καθώς αυτός θα καθιστούσε ασαφείς τις ευθύνες των διαφόρων παραγόντων για την επίτευξη των στόχων, θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα της νομοθεσίας και θα αύξανε τον διοικητικό φόρτο και την πολυπλοκότητα. Η προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πραγματοποιηθεί μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας για την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Σύμφωνα με τη δέσμευση της Επιτροπής για βελτίωση της νομοθεσίας, η πρόταση εκπονήθηκε χωρίς αποκλεισμούς, με βάση την πλήρη διαφάνεια και τη συνεχή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Σε σύγκριση με τον ισχύοντα κανονισμό, η πρόταση δεν αναμένεται να αυξήσει το διοικητικό κόστος που συνεπάγεται η νομοθεσία. Επιπλέον, δεν αυξάνει την πολυπλοκότητα του νομικού πλαισίου.

Δύο από τις ισχύουσες διατάξεις, δηλαδή ο μηχανισμός «πριμοδότησης» των ZLEV και η παρέκκλιση «μικρού όγκου», προτείνεται να καταργηθούν από το 2030, γεγονός που αναμένεται να συμβάλει στην απλούστευση της νομοθεσίας. Ταυτόχρονα, το κανονιστικό σύστημα θα εξακολουθήσει να παρέχει δυνατότητες ευελιξίας με στόχο τη μείωση του κόστους συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές.

Δεν προτείνονται αλλαγές στο καθεστώς παρακολούθησης της συμμόρφωσης ή στο επίπεδο του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών. Ως εκ τούτου, η πρόταση δεν θα αυξήσει ούτε το διοικητικό κόστος για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες εθνικές αρχές ούτε το κόστος επιβολής για την Επιτροπή.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ειδικότερα στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁷. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η συλλογή, η υποβολή και η επεξεργασία διαφόρων συνόλων δεδομένων αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για την εφαρμογή και την επιβολή των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂, οι οποίες επεκτείνονται ή προσαρμόζονται περαιτέρω στην παρούσα πρόταση. Αυτά τα σύνολα δεδομένων περιλαμβάνουν δεδομένα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης με τους στόχους, για την επαλήθευση των εκπομπών CO₂ των οχημάτων εν

¹⁷ EE C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

χρήσει και δεδομένα για την αξιολόγηση της αντιπροσωπευτικότητας της διαδικασίας έγκρισης τύπου σε σύγκριση με τις πραγματικές εκπομπές CO₂. Λόγω των σημαντικών νομικών συνεπειών που συνδέονται με τα εν λόγω σύνολα δεδομένων, απαιτούνται σημαντικές προσπάθειες για τη διασφάλιση της ορθότητας και της αξιοπιστίας τους, για τις οποίες θα απαιτηθούν περαιτέρω πόροι εντός της Επιτροπής. Λεπτομερής ανάλυση των δημοσιονομικών επιπτώσεων περιλαμβάνεται στο δημοσιονομικό δελτίο.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Υπάρχει ένα καθιερωμένο σύστημα για την παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, σε ετήσια βάση, στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ και τη μάζα όλων των προσφάτως ταξινομημένων αυτοκινήτων και ημιφορτηγών στην Επιτροπή. Οι κατασκευαστές έχουν τη δυνατότητα να κοινοποιούν στην Επιτροπή σφάλματα στα εν λόγω προσωρινά δεδομένα. Επιπλέον, από το 2022 οι κατασκευαστές και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα υποβάλλουν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), δημοσιεύει κάθε χρόνο τα οριστικά δεδομένα παρακολούθησης του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων των κατασκευαστών όσον αφορά τους στόχους CO₂. Η νομοθεσία θα εξακολουθήσει να βασίζεται σε αυτό το καθιερωμένο πλαίσιο παρακολούθησης και συμμόρφωσης. Από το 2022 και μετά, η Επιτροπή θα δημοσιεύει επίσης, με την υποστήριξη του ΕΟΠ, σύγκριση μεταξύ της έγκρισης τύπου και των δεδομένων για τις πραγματικές εκπομπές CO₂.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Άρθρο 1 παράγραφος 1: Τροποποίηση του άρθρου 1 — Αντικείμενο και στόχοι

Στο άρθρο 1 παράγραφος 5, αναθεωρούνται οι στόχοι CO₂ για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ, όσον αφορά τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι ισχύουν από το 2030 και μετά. Προστίθεται νέα παράγραφος 5α, στην οποία καθορίζονται οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ που θα ισχύουν από το 2035.

Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στη διαδικασία δοκιμής έγκρισης τύπου, δηλαδή η μετάβαση από τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο δοκιμών (στο εξής: NEDC) στην παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (στο εξής: WLTP), οι στόχοι για το σύνολο του στόλου της ΕΕ εκφράζονται ως ποσοστιαίες μειώσεις σε σύγκριση με το σημείο αφετηρίας του 2021. Αυτή η αφετηρία καθορίζεται με βάση τον μέσο όρο των στόχων ειδικών εκπομπών για το 2021 και, προκειμένου να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη αύξηση του επιπέδου αφετηρίας, οι τιμές εκπομπών που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό είναι οι τιμές που μετρώνται κατά τη διάρκεια της WLTP, αντί των τιμών εκπομπών που δηλώνονται από τους κατασκευαστές. Το σημείο αφετηρίας για το 2021 θα δημοσιευθεί από την Επιτροπή έως τις 31 Οκτωβρίου 2022.

Το κίνητρο για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ορίζεται στην παράγραφο 7 καταργείται από το 2030. Για τον σκοπό αυτό είναι επίσης αναγκαία η προσαρμογή της ημερομηνίας της παραγράφου 6.

Άρθρο 1 παράγραφος 2: Τροποποίηση του άρθρου 2 — Πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται προκειμένου να αντικατασταθούν οι αναφορές στην οδηγία 2007/46/EK¹⁸ (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο για το πλαίσιο έγκρισης τύπου), η οποία καταργήθηκε από την 1η Σεπτεμβρίου 2020, με αναφορές στον κανονισμό-πλαίσιο (ΕΕ) 2018/858¹⁹ για το πλαίσιο έγκρισης τύπου, ο οποίος εφαρμόζεται έκτοτε.

Λόγω της αλλαγής στη δομή μεταξύ της καταργηθείσας οδηγίας και του νέου κανονισμού, οι τροποποιήσεις είναι αναγκαίες προκειμένου να διασφαλιστεί η ακρίβεια των νομικών αναφορών.

Άρθρο 1 παράγραφος 3: Τροποποίηση του άρθρου 3 — Ορισμοί

Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η τροποποίηση εναρμονίζει τους ορισμούς με τους ορισμούς της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου και καταργεί τον ορισμό του αποτυπώματος και του ωφέλιμου φορτίου, δεδομένου ότι οι εν λόγω όροι δεν έχουν πια σημασία ως προς την εφαρμογή του κανονισμού.

Άρθρο 1 παράγραφος 4: Τροποποίηση του άρθρου 4 — Στόχοι ειδικών εκπομπών

Στο άρθρο 4 παράγραφος 1 προστίθεται εδάφιο στο οποίο προβλέπεται ένα μέτρο διασφάλισης για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο ο υπολογισμός των στόχων ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή υπό ορισμένες συνθήκες να οδηγήσει σε αρνητικό στόχο. Όταν προκύψει μια τέτοια περίπτωση, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να ορίζεται ίσος με 0 g CO₂/km.

Άρθρο 1 παράγραφος 5: Τροποποίηση του άρθρου 7 — Παρακολούθηση και αναφορά μέσω εκπομπών

Παρεμβάλλεται νέα παράγραφος 6α η οποία παρέχει στην Επιτροπή, στο πλαίσιο της επαλήθευσης των προσωρινών δεδομένων παρακολούθησης, τη δυνατότητα να ζητεί από τις αρχές έγκρισης τύπου και τους κατασκευαστές να εκδώσουν δήλωση διόρθωσης στις περιπτώσεις που η τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου ή το πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, όπως στην περίπτωση κατά την οποία τα εσφαλμένα δεδομένα αφορούν έγκριση τύπου η οποία δεν ισχύει πλέον.

Απαλείφεται η παράγραφος 11, στην οποία προβλέπεται η υποβολή στοιχείων σχετικά με τα οχήματα κατηγορίας M₂ και N₂, καθώς οι εν λόγω κατηγορίες οχημάτων εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956²⁰ για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 1 παράγραφος 6: Τροποποίηση του άρθρου 10 — Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

Στο άρθρο 10 παράγραφος 2 καταργείται από το 2030 η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 ταξινομήσεις καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους να υποβάλουν

¹⁸ Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK.

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών. Οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερες από 1 000 νέες ταξινομήσεις οχημάτων ανά ημερολογιακό έτος εξακολουθούν να εξαιρούνται.

Άρθρο 1 παράγραφος 7: Τροποποίηση του άρθρου 13 —Επαλήθευση των εκπομπών CO₂ των εν χρήσει οχημάτων

Στο άρθρο 13 παράγραφος 3 προστίθεται διάταξη η οποία παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να ζητήσει από μια αρχή έγκρισης τύπου να εκδώσει δήλωση διόρθωσης σε περίπτωση που δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν διορθώσεις στα έγγραφα έγκρισης τύπου ή στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία έγκρισης τύπου, π.χ. λόγω λήξης της ισχύος τους.

Άρθρο 1 παράγραφος 8: Τροποποίηση του άρθρου 14 – Προσαρμογές των τιμών M₀ και TM₀

Στο άρθρο 14 παράγραφος 2 διορθώνεται η νομική βάση ώστε να προβλέπει τροποποίηση του παραρτήματος I, η οποία συνάδει με την τρέχουσα πρακτική, μέσω της αντικατάστασης της τρέχουσας διατύπωσης που αναφέρεται σε κανονισμό που συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

Άρθρο 1 παράγραφος 9: Νέο άρθρο 14α — Έκθεση προόδου

Προστίθεται νέο άρθρο 14α προκειμένου να καθοριστεί η υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη οδικής κινητικότητας μηδενικών εκπομπών και να αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση της μετάβασης.

Άρθρο 1 παράγραφος 10: Τροποποίηση του άρθρου 15 — Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

Στο άρθρο 15 παράγραφος 1 προβλέπεται επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 για το 2026, ενώ οι παράγραφοι 2 έως 5, στις οποίες παρατίθενται ορισμένα στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την τρέχουσα επανεξέταση, απαλείφονται.

Προστίθεται νέα παράγραφος 9 προκειμένου να παρασχεθεί νομική βάση για την τροποποίηση των τύπων υπολογισμού του στόχου ειδικών εκπομπών στο μέρος Β του παραρτήματος I, όταν αυτό είναι αναγκαίο για να ληφθεί υπόψη η ειδική διαδικασία που ισχύει για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια. Αυτό, δηλαδή, αφορά τη διαδικασία που εφαρμόζεται όταν ένα όχημα κατασκευάζεται από περισσότερους από έναν κατασκευαστές και την ευθύνη για τις εκπομπές CO₂ του ολοκληρωμένου οχήματος φέρει ο κατασκευαστής του βασικού οχήματος. Προκειμένου να διαθέτει ο εν λόγω κατασκευαστής ασφάλεια προγραμματισμού, εφαρμόζεται ειδική διαδικασία για τον τρόπο προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ και της μάζας των εν λόγω ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων πολλαπλών σταδίων. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να καθορίζει τη διαδικασία για τα οχήματα πολλαπλών σταδίων και, σε περίπτωση αναθεώρησης της εν λόγω διαδικασίας, μπορεί επίσης να χρειαστεί να προσαρμόσει τους τύπους υπολογισμού του στόχου ειδικών εκπομπών.

Άρθρο 1 παράγραφος 11: Τροποποίηση του άρθρου 17 — Άσκηση της εξουσιοδότησης

Στο άρθρο 17 παράγραφοι 2, 3 και 6 προστίθεται παραπομπή στο νέο άρθρο 15 παράγραφος 9.

Άρθρο 1 παράγραφος 12: Τροποποιήσεις του παραρτήματος I

Το μέρος Α του παραρτήματος I, το οποίο αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, τροποποιείται ώστε να αντικατοπτρίζει τις τροποποιήσεις του άρθρου 1. Η εν λόγω τροποποίηση

περιλαμβάνει την προσαρμογή των τύπων υπολογισμού των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2030 και τον καθορισμό των τύπων για το 2035, καθώς και των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών για κάθε κατασκευαστή, καθώς και την κατάργηση της εφαρμογής του συντελεστή των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) από το 2030.

Το μέρος Β του παραρτήματος Ι, το οποίο αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τροποποιείται όπως το μέρος Α, με την επιπρόσθετη προσαρμογή των τύπων για τον προσδιορισμό των τιμών καμύλης που απαιτούνται για τον υπολογισμό των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών. Η προσαρμογή αυτή γίνεται προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη κατανομή του φόρτου μείωσης μεταξύ των κατασκευαστών ελαφρότερων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και όσων κατασκευάζουν βαρύτερα οχήματα αυτής της κατηγορίας.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα.
- (2) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019²³. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
- (3) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής

²¹ ΕΕ C της, σ. .

²² ΕΕ C της, σ. .

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM(2019) 640 final της 11ης Δεκεμβρίου 2019.

ουδετερότητας στην ΕΕ έως το 2050 και ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς την χρήση των πόρων, όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

- (4) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη Γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.
- (5) Με τον κανονισμό (ΕΕ) [--] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴, η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές πλην απορροφήσεις) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
- (6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.
- (7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- (8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη.

²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) [.../...], της [...] 2021, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) [ΕΕ L ... της .../..., σ. ...].

²⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να συνεχιστεί η καινοτομία στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO₂ είναι τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.
- (10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο από το 2030 και μετά. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε ένα επίπεδο που θα δώσει ένα ισχυρό μήνυμα για την επιτάχυνση της απορρόφησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών από την αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (11) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο παροχής χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίζουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής.
- (12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική²⁶ προβλέπει τη από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη

²⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021.

διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ανά διετία στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις διετείς εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευτεί με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.

- (13) Οι εν λόγω στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως ορίζεται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.
- (14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου ανά πενταετία.
- (15) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ από το 2030 και μετά, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμευε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία και, ως εκ τούτου, καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα συνεχίσει να στηρίζει την

²⁷ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

ανάπτυξη οχημάτων με εκπομπές από μηδέν έως 50 g CO₂/km, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, των ηλεκτρικών οχημάτων με κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούν υδρογόνο και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη. Μετά την εν λόγω ημερομηνία, τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να συνυπολογίζονται στους στόχους που πρέπει να πληρούν οι κατασκευαστές οχημάτων για το σύνολο του στόλου οχημάτων.

- (16) Η εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ συνδέεται ιδιαίτερα με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου. Μετά την κατάργηση και αντικατάσταση της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸, την 1η Σεπτεμβρίου 2020, από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹, είναι σκόπιμο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής συνέπεια μεταξύ των δύο συνόλων πράξεων, να εναρμονιστούν περαιτέρω οι ορισμοί και να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 στη νομοθεσία πλαίσιο για την έγκριση τύπου.
- (17) Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ κατανέμεται μεταξύ των κατασκευαστών με τη χρήση καμπύλης οριακών τιμών η οποία βασίζεται στη μέση μάζα του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ και του στόλου καινούργιων οχημάτων του κατασκευαστή. Ενώ είναι σκόπιμο να διατηρηθεί αυτός ο μηχανισμός, είναι αναγκαίο να αποτραπεί το ενδεχόμενο να καταστεί ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή αρνητικός, λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ. Για τον λόγο αυτόν, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι, σε περίπτωση τέτοιου αποτελέσματος, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να οριστεί ίσος με 0 g CO₂/km.
- (18) Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη κατανομή της προσπάθειας μείωσης, οι δύο καμπύλες οριακών τιμών για τα ελαφρύτερα και τα βαρύτερα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν τους ενισχυμένους στόχους μείωσης του CO₂.
- (19) Οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή βασίζονται σε δεδομένα που καταγράφονται στα έγγραφα έγκρισης τύπου και στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των σχετικών οχημάτων. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, είναι σημαντικό να είναι ορθά τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς αυτούς. Ωστόσο, εάν διαπιστωθούν σφάλματα στα δεδομένα, ενδέχεται να μην είναι δυνατόν, βάσει της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, να διορθωθούν τα έγγραφα έγκρισης τύπου ή τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που έχουν ήδη εκδοθεί, στις περιπτώσεις που τα δεδομένα αφορούν εγκρίσεις τύπου που έχουν παύσει να ισχύουν. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να ζητεί από τις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές ή, κατά

²⁸ Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

²⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

περίπτωση, τους κατασκευαστές να εκδώσουν δήλωση διόρθωσης βάσει της οποίας μπορούν να διορθωθούν οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των επιδόσεων των κατασκευαστών όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους.

- (20) Η υποβολή δεδομένων για οχήματα των κατηγοριών M₂ (λεωφορεία) και N₂ (φορτηγά μεσαίου μεγέθους) εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰ και, επομένως, είναι σκόπιμο να διαγραφεί αυτή η απαίτηση από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.
- (21) Ενώσει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030 και μετά.
- (22) Για να διασφαλιστεί νομική σαφήνεια και συνέπεια με την τρέχουσα πρακτική, είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι οι προσαρμογές των τιμών M₀ και TM₀ θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μέσω τροποποιήσεων του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 αντί να προβλεφθεί πράξη για τη συμπλήρωση του εν λόγω κανονισμού.
- (23) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το 2026. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται στη διετή έκθεση.
- (24) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το συμπέρασμα ήταν ότι αυτό θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.
- (25) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πολλαπλών σταδίων μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη διαδικασία προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ και η μάζα των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση, κατά περίπτωση, των τύπων υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Β του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές

³⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(26) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α), το ποσοστό «37,5 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «55 %»·

ii) στο στοιχείο β), το ποσοστό «31 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «50 %»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:

«5α. Από την 1η Ιανουαρίου 2035, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 100 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.3·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση 100 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.3.»·

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025» αντικαθίστανται από τη φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029,»·

δ) η παράγραφος 7 απαλείφεται.

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), η αναφορά στο «παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858»·

β) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν

έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»): στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.»

- β) στην παράγραφο 3, η παραπομπή στο «παράρτημα II μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «παράρτημα I μέρος Α σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858»·
- 3) στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:»
- β) τα στοιχεία β) έως ζ) και τα στοιχεία θ) και ιδ) απαλείφονται·
- 4) στο άρθρο 4 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:
«Για τους σκοπούς του στοιχείου γ), όταν ο στόχος ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.3 ή το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.3 είναι αρνητικός, ο στόχος ειδικών εκπομπών ορίζεται σε 0 g/km.»·
- 5) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:
«6α. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα προσωρινά δεδομένα που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή τα δεδομένα που κοινοποιούν οι κατασκευαστές σύμφωνα με την παράγραφο 5 βασίζονται σε εσφαλμένα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου ή στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, η Επιτροπή ενημερώνει την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, τον κατασκευαστή και ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, από τον κατασκευαστή να εκδώσει δήλωση διόρθωσης στην οποία προσδιορίζονται τα διορθωμένα δεδομένα. Η δήλωση διόρθωσης διαβιβάζεται στην Επιτροπή και τα διορθωμένα δεδομένα χρησιμοποιούνται για την τροποποίηση των προσωρινών υπολογισμών σύμφωνα με την παράγραφο 4.»·
- β) η παράγραφος 11 απαλείφεται.
- 6) στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος 2029.»·
- 7) στο άρθρο 13 παράγραφος 3, προστίθεται η ακόλουθη δεύτερη περίοδος:
«Όταν τα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα και διαβιβάζει την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.»·

8) στο άρθρο 14 παράγραφος 2, η φράση «συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τα μέτρα που αναφέρονται στην» αντικαθίσταται από τη φράση «τροποποιεί το παράρτημα Ι όπως προβλέπεται στην»·

9) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Έκθεση προόδου

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση της μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.

Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των στόχων για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τη δυναμική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, τον αντίκτυπο στους καταναλωτές, την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.»·

10) το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή το 2028 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται ανά διετία και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.

Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.»·

β) οι παράγραφοι 2 έως 5 απαλείφονται·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 9:

«9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 17, για την τροποποίηση των τύπων του παραρτήματος Ι μέρος Β, όταν οι εν λόγω τροποποιήσεις είναι αναγκαίες προκειμένου να ληφθεί υπόψη η διαδικασία για τα οχήματα Ν1 πολλαπλών σταδίων που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α.»·

11) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·

β) στην παράγραφο 3, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίστανται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·

- γ) στην παράγραφο 6, η φράση «άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίστανται από τη φράση «άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·
- 12) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή 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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Δράση για το κλίμα

Τομέας 3 — Φυσικοί πόροι και περιβάλλον

Τίτλος 9 — Περιβάλλον και δράση για το κλίμα

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- νέα δράση
- νέα δράση μετά από δοκιμαστικό έργο / προπαρασκευαστική ενέργεια³¹
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Γενικοί στόχοι της παρούσας πρότασης είναι η συμβολή στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και, για τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα, η συμβολή στην επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Η πρόταση αποτελεί μέρος της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 % για το κλίμα και την ενέργεια («Fit for 55») με ορίζοντα το 2030 για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με το 1990, εντός της ΕΕ, με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και τη συμβολή στον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη. Η δέσμη υλοποιεί την υποχρέωση της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου για το κλίμα, να επανεξετάσει τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης προκειμένου να καταστεί δυνατή η επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου.

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρότασης είναι:

1. να συμβάλει στον στόχο μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και στον στόχο επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 με την αναθεώρηση και τον καθορισμό νέων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά με οικονομικά αποδοτικό τρόπο

³¹ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

2. να αποφέρει οφέλη για τους καταναλωτές από την ευρύτερη διάδοση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, ειδικότερα στις πόλεις, και της εξοικονόμησης ενέργειας από τη χρήση οχημάτων μηδενικών εκπομπών·

3. να τονώσει την καινοτομία στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και, επομένως, να ενισχύσει την τεχνολογική υπεροχή της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και να τονώσει την απασχόληση.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Η πρόταση θα διασφαλίσει τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, θα αποφέρει οφέλη για τους καταναλωτές όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας και θα ενισχύσει την τεχνολογική υπεροχή της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ. Πρόσθετα παράλληλα οφέλη αναμένεται να είναι η αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και της ενεργειακής ασφάλειας.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

Προσδιορίστηκαν οι ακόλουθοι δείκτες:

1. οι μέσες εκπομπές CO₂ του στόλου της ΕΕ από καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά θα παρακολουθούνται ετησίως ανά όχημα, κατασκευαστή και κράτος μέλος·
2. η διαφορά μεταξύ των δεδομένων εκπομπών CO₂ βάσει της έγκρισης τύπου και των δεδομένων εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες θα παρακολουθείται μέσω της συλλογής και δημοσίευσης δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου σε πραγματικές συνθήκες·
3. οι αποκλίσεις μεταξύ των εκπομπών CO₂ βάσει της έγκρισης τύπου και των εκπομπών CO₂ των οχημάτων εν χρήσει θα παρακολουθείται μέσω της θέσπισης ειδικής διαδικασίας επαλήθευσης εν χρήσει και της συλλογής των στοιχείων της έγκρισης τύπου·
4. οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων απογραφών των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των κρατών μελών·
5. ο αριθμός και το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων δεδομένων παρακολούθησης που υποβάλλουν τα κράτη μέλη·
6. το κόστος και η αποτελεσματικότητα των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στα οχήματα για τη μείωση των εκπομπών θα παρακολουθούνται με βάση δεδομένα που θα συλλέγονται από κατασκευαστές, προμηθευτές και εμπειρογνώμονες·
7. το επίπεδο καινοτομίας θα μετράται με βάση τα νέα διπλώματα ευρεσιτεχνίας των Ευρωπαϊκών κατασκευαστών αυτοκινήτων που σχετίζονται με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών μέσω δημοσίως διαθέσιμων βάσεων δεδομένων για τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας·
8. το επίπεδο απασχόλησης θα παρακολουθείται με βάση τα διαθέσιμα στο κοινό στατιστικά στοιχεία της Eurostat για τα ανά κλάδο δεδομένα για την απασχόληση στην ΕΕ.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση θα πρέπει:

— να συμμορφώνονται με τους αναθεωρημένους στόχους εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου,

— να αναφέρουν στην Επιτροπή δεδομένα σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμου που έχουν μετρηθεί από τυποποιημένες συσκευές,

— να υπόκεινται σε δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει, των οποίων τα αποτελέσματα κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος τεχνικά δεδομένα σχετικά με τα αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνωριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να επιλυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Απαιτείται συντονισμός της δράσης για το κλίμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας.

Μολονότι οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο μπορούν να δημιουργήσουν συνέργειες, από μόνες τους δεν θα είναι επαρκείς. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ μέσω της ενίσχυσης των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ θα συνεπαγόταν κίνδυνο κατακερματισμού της αγοράς λόγω της ποικιλομορφίας των εθνικών συστημάτων, καθώς και των διαφορετικών επιπέδων φιλοδοξίας και παραμέτρων σχεδιασμού. Από μόνα τους, τα επιμέρους κράτη μέλη θα αντιπροσώπευαν επίσης μια υπερβολικά μικρή αγορά για να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο αποτελεσμάτων και, ως εκ τούτου, απαιτείται μια προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ για την προώθηση αλλαγών σε επίπεδο κλάδου και για τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρόταση βασίζεται στην ισχύουσα νομοθεσία η οποία διασφάλισε τη συνεχή μείωση των εκπομπών CO₂ του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ κατά την τελευταία δεκαετία.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η παρούσα πρόταση είναι συμβατή με τους στόχους του μέσου «NextGenerationEU» και του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2021-2027, οι οποίοι θα συμβάλουν στην επίτευξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης την οποία επιδιώκει η Ευρώπη. Ο συνδυασμός αυτών των πλαισίων θα αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση και θα επιταχύνει τη μετάβαση σε μια καθαρή και βιώσιμη οικονομία, συνδέοντας τη δράση για το κλίμα με την οικονομική ανάπτυξη.

Αυτή η δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % για το κλίμα και την ενέργεια («Fit for 55») αποτελεί ένα ολοκληρωμένο βήμα για την αναθεώρηση της ενωσιακής νομοθεσίας ώστε να ευθυγραμμιστεί με το αυξημένο επίπεδο κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Όλες οι πρωτοβουλίες της δέσμης συνδέονται στενά μεταξύ τους.

Η παρούσα νομοθετική πρόταση σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι συμπληρωματική και διατηρεί τη συνοχή με τις σχετικές προτάσεις που διατυπώνονται στη δέσμη.

1.5.5. Αξιολόγηση των διαφόρων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Άνευ αντικειμένου

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

περιορισμένη διάρκεια

- με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE
- Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων και από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις πληρωμών.

απεριόριστη διάρκεια

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2023 έως το 2025,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης³²

Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

- από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης
- από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

- σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει
- σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)
- στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων
- στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού
- σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου
- σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
- σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
- σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΙΠΙΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

--

³² Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EL/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Προκειμένου να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων ενισχυμένων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, απαιτείται εκτεταμένη συλλογή δεδομένων από διάφορες πηγές, μεταξύ άλλων από τα κράτη μέλη, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου. Παρόλο που η διαχείριση των δεδομένων πραγματοποιείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) και το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC), ο συντονισμός των δραστηριοτήτων συλλογής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της αλληλεπίδρασης με τις οντότητες που υποβάλλουν εκθέσεις, αποτελεί ευθύνη της ΓΔ CLIMA. Στα καθήκοντα της ΓΔ CLIMA περιλαμβάνονται επίσης η ανάλυση των δεδομένων και η προετοιμασία και εκτέλεση των ενεργειών επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής οικονομικών προστίμων στους κατασκευαστές με βάση τα συλλεγόμενα δεδομένα.

Συλλέγονται ή πρόκειται να συλλεγούν τρία βασικά σύνολα δεδομένων:

Δεδομένα σχετικά με τις νέες ταξινομήσεις οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πληροφοριών, υποβάλλονται ετησίως από τα κράτη μέλη στον ΕΟΠ. Τα δεδομένα αυτά αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τους οικείους στόχους ειδικών εκπομπών και την επιβολή τυχόν προστίμων. Τα δεδομένα επαληθεύονται από τους κατασκευαστές και στη συνέχεια επιβεβαιώνονται με απόφαση της Επιτροπής.

Δεδομένα για την πραγματική κατανάλωση καυσίμου και/ή ηλεκτρικής ενέργειας, όπως καταγράφονται στα οχήματα, θα υποβάλλονται ετησίως στον ΕΟΠ από το 2022 και μετά, αρχής γενομένης με τα δεδομένα που παρέχουν οι κατασκευαστές και, στη συνέχεια, το 2025 με τη χρήση δεδομένων που θα συλλέγονται κατά τους τεχνικούς ελέγχους από τα κράτη μέλη. Τα δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν ως βάση για την αξιολόγηση της αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών CO₂ της έγκρισης τύπου και μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την αναθεώρηση των επιπέδων-στόχου για τις εκπομπές CO₂, καθώς και της νομοθεσίας έγκρισης τύπου, κατά περίπτωση.

Δεδομένα σχετικά με τις δοκιμές εκπομπών για την έγκριση τύπου θα συλλέγονται συνεχώς από το JRC για τους σκοπούς της διαδικασίας επαλήθευσης του τρόπου με τον οποίο οι εκπομπές CO₂ που προσδιορίζονται κατά την έγκριση τύπου αντιστοιχούν στις εκπομπές των οχημάτων εν χρήσει.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η πρόταση δεν υλοποιεί χρηματοδοτικό πρόγραμμα αλλά χαράσσει μακροπρόθεσμη πολιτική. Οι τρόποι διαχείρισης, οι μηχανισμοί υλοποίησης χρηματοδότησης, οι τρόποι πληρωμής και οι στρατηγικές ελέγχων δεν έχουν εφαρμογή όσον αφορά τα ποσοστά σφάλματος. Για την υλοποίηση της παρούσας πρότασης θα χρειαστεί ανακατανομή ανθρώπινων πόρων εντός της Επιτροπής. Υπάρχουν κατάλληλες διαδικασίες.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Η παρούσα πρόταση δεν αφορά πρόγραμμα δαπανών.

Η αποτελεσματική παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με τις ταξινομήσεις οχημάτων είναι ουσιαστικής σημασίας για την κατοχύρωση της ασφάλειας δικαίου κατά την επιβολή της νομοθεσίας και για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κατασκευαστών.

Η συλλογή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες και η διαδικασία επαλήθευσης εν χρήσει θα διασφαλίσουν τον εντοπισμό παρατυπιών στα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων και τη λήψη αποτελεσματικών διορθωτικών μέτρων εγκαίρως, ενώ θα χρησιμεύσουν επίσης για να διασφαλιστεί ότι δεν υπονομεύεται η μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα των στόχων της ΕΕ για τις εκπομπές CO₂.

Ο κίνδυνος υποβολής εσφαλμένων δεδομένων ταξινόμησης οχημάτων ή καθυστερημένης υποβολής στοιχείων από τα κράτη μέλη και/ή τους κατασκευαστές μπορεί να επιφέρει δυσκολίες στην εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂.

Ο κίνδυνος αύξησης της διαφοράς μεταξύ των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου σε πραγματικές συνθήκες, αφενός, και των τιμών που προσδιορίζονται κατά την έγκριση τύπου, αφετέρου, ενδέχεται να υπονομεύσει την επίτευξη των στόχων εκπομπών CO₂.

Ο κίνδυνος να μην αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ των οχημάτων εν χρήσει οι εκπομπές CO₂ που καταγράφονται από τους κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που χρησιμοποιούνται για σκοπούς ταξινόμησης ενδέχεται να υπονομεύσει την επίτευξη των στόχων εκπομπών CO₂.

Τα κύρια συστήματα εσωτερικού ελέγχου περιλαμβάνουν την επαλήθευση των υποβαλλόμενων δεδομένων ταξινόμησης, τις αναλύσεις της εξέλιξης των πραγματικών δεδομένων σε σύγκριση με τα δεδομένα ταξινόμησης και τον εντοπισμό αποκλίσεων μεταξύ των εκπομπών CO₂ που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης και των εκπομπών των οχημάτων εν χρήσει.

2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται σημαντικούς νέους ελέγχους/κινδύνους που δεν καλύπτονται από υφιστάμενο πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου. Δεν προβλέπονται ειδικά μέτρα πέραν της εφαρμογής του δημοσιονομικού κανονισμού.

2.3. **Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Εκτός από την εφαρμογή του δημοσιονομικού κανονισμού για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών, οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση θα συνοδεύονται από ενισχυμένη παρακολούθηση και υποβολή διαφόρων συνόλων δεδομένων, όπως περιγράφεται στο σημείο 2.2.2.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ³³	χωρών ΕΖΕΣ ³⁴	υποψηφίων για ένταξη χωρών ³⁵	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
7	20 01 02 01	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία: Άνευ αντικειμένου

³³ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

³⁴ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³⁵ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη από τα Δυτικά Βαλκάνια.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου			3	«Φυσικοί πόροι και περιβάλλον»				
ΓΔ: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
Επιχειρησιακές πιστώσεις								
09 02 03	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)						
	Πληρωμές	(2)						
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων								
09 01 01 01		(3)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ CLIMA	Αναλήψεις υποχρεώσεων	= 1 + 3						
	Πληρωμές	= 2 + 3						
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)						
	Πληρωμές	(5)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 3 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	= 4+ 6						
	Πληρωμές	= 5+ 6						

ομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
--	----------	-----------------------

Αυτό το τμήμα θα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, καταρχάς, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα V του εσωτερικού κανονισμού), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: CLIMA							
• Ανθρώπινοι πόροι		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Άλλες διοικητικές δαπάνες							
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ CLIMA	Πιστώσεις	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---	--	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Πληρωμές	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			2023	2024	2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ						
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ													
	Είδος ³⁶	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁷ ...														
- Αποτέλεσμα														
- Αποτέλεσμα														
- Αποτέλεσμα														
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1														
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...														
- Αποτέλεσμα														
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2														
ΣΥΝΟΛΑ														

³⁶ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ. αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

³⁷ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχο...».

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Year2023 ³⁸	Year2024	Year2025	Year2026	Έτος2027	ΣΥΝΟΛΟ
--	------------------------	----------	----------	----------	----------	--------

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						
Ανθρώπινοι πόροι	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Άλλες διοικητικές δαπάνες						
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7³⁹ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						
Ανθρώπινοι πόροι						
Άλλες διοικητικές δαπάνες						
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						

ΣΥΝΟΛΟ	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και οι οποίες θα συμπληρωθούν, κατά περίπτωση, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

³⁸ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

³⁹ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.4. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)					
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁴⁰					
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- στην έδρα				
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ				
01 01 01 02 (AC, END, INT – έμμεση έρευνα)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
ΣΥΝΟΛΟ	2	2	2	2	2

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Από το 2023 θα απαιτηθεί ένας επιπλέον υπάλληλος AD για να αναλάβει μια νέα θέση, ώστε να διασφαλιστεί ο συντονισμός και η επακολούθηση των διαφόρων δραστηριοτήτων συλλογής δεδομένων που προβλέπονται στον κανονισμό. Αυτή η θέση αντικατοπτρίζει, ειδικότερα, την ανάγκη για ενισχυμένη παρακολούθηση της εξέλιξης των πραγματικών εκπομπών CO ₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όντως επιτυγχάνονται οι αυξημένοι στόχοι μείωσης που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση. Η νέα θέση θα διασφαλίσει την παροχή μιας αποτελεσματικής και συνεκτικής βάσης για την εφαρμογή και την επιβολή των προτύπων για τις εκπομπές CO ₂ , καθώς και για την προετοιμασία τυχόν σχετικών
--------------------------------	---

⁴⁰ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

⁴¹ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «BA»).

	<p>νέων μέτρων πολιτικής.</p> <p>Η θέση αυτή περιλαμβάνει τα ακόλουθα ειδικά καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • διασφάλιση του γενικού συντονισμού των διαφόρων δραστηριοτήτων συλλογής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης των δεδομένων και της διεξαγωγής ελέγχων συνέπειας μεταξύ των διαφόρων συνόλων δεδομένων • παρακολούθηση με τις οντότητες που υποβάλλουν στοιχεία (κατασκευαστές, εθνικές αρχές υποβολής δεδομένων και αρχές έγκρισης τύπου) και επαφές με τον ΕΟΠ και το JRC • διασφάλιση της αποτελεσματικής υποβολής δεδομένων για την πραγματική κατανάλωση καυσίμων από τους κατασκευαστές και τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και της επαλήθευσης των δεδομένων από κοινού με τον ΕΟΠ • διενέργεια ανάλυσης των πραγματικών δεδομένων, ειδικότερα όσον αφορά την εξέλιξη της διαφοράς μεταξύ των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες και των εκπομπών έγκρισης τύπου, και παροχή λεπτομερών τεχνικών στοιχείων για μελλοντικές αναθεωρήσεις των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ και της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου • προετοιμασία των ετήσιων αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τα πραγματικά δεδομένα • προετοιμασία διορθώσεων στα δεδομένα συμμόρφωσης CO₂ (δεδομένα ταξινόμησης) όταν προσδιορίζονται αποκλίσεις με βάση τη διαδικασία επαλήθευσης εν χρήσει, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της αποτελεσματικής συλλογής δεδομένων δοκιμών έγκρισης τύπου μαζί με το JRC. <p>Ένας δεύτερος πρόσθετος υπάλληλος AD θα κληθεί να συμβάλει στην προετοιμασία της νέας έκθεσης προόδου σύμφωνα με το άρθρο 14α σχετικά με την πρόοδο προς την κατεύθυνση της οδικής κινητικότητας μηδενικών εκπομπών και σχετικά με την αξιολόγηση της ανάγκης για ενδεχόμενα πρόσθετα μέτρα για τη διευκόλυνση της μετάβασης.</p>
Εξωτερικό προσωπικό	Άνευ αντικειμένου

3.2.5. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Δεν προβλέπονται πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες. Σε κάθε περίπτωση, οι ενδεχόμενες δαπάνες θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο του κονδυλίου LIFE.

- συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.6. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
 προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	2023	2024	2025	2026	2027	Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης						
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων						

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
 Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 στους ιδίους πόρους
 στα λοιπά έσοδα

Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Άρθρο 4 2 9						

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

⁴² Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα εισπραξής.

Άνευ αντικειμένου

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

Αναμένεται να προκύψουν έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που καταβάλλουν οι κατασκευαστές, τα οποία υπερβαίνουν τους οικείους ετήσιους στόχους ειδικών εκπομπών, και αυτά θα πρέπει να συνεχίσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ. Η μέθοδος υπολογισμού του τιμήματος δεν έχει αλλάξει ως αποτέλεσμα της πρότασης. Δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί το επίπεδο των εσόδων έως ότου καταστούν διαθέσιμα τα ετήσια στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους.