



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης
καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι κύριοι πολιτικοί στόχοι της παρούσας Επιτροπής είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας, η ανάπτυξη και οι επενδύσεις, και η μετάβαση σε καθαρές πηγές ενέργειας για όλους τους Ευρωπαίους σε αυτό το πλαίσιο. Αυτοί οι στόχοι υποστηρίζονται από ένα επενδυτικό σχέδιο που αποσκοπεί στην επανεκβιομηχάνιση της Ευρώπης, με βάση νέα επιχειρηματικά μοντέλα και τεχνολογίες αιχμής. Ο μεσομακροπρόθεσμος στόχος είναι η επίτευξη μιας κυκλικής οικονομίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Στην περίπτωση των μεταφορών, και ιδίως σε ό,τι αφορά τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν (δηλαδή τα οχήματα βαρέος τύπου), η Επιτροπή επιθυμεί να διασφαλίσει ότι οι πολίτες και οι επιχειρήσεις στην Ευρώπη έχουν πρόσβαση σε δίκαιη, βιώσιμη και ανταγωνιστική κινητικότητα.

Οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα που διατίθενται σήμερα στην αγορά της ΕΕ ούτε πιστοποιούνται, ούτε παρακολουθούνται, ούτε δηλώνονται. Αυτό το χάσμα γνώσεων συνεπάγεται τις εξής τρεις προκλήσεις αναφορικά με τα οχήματα βαρέος τύπου:

- 1) ***Χαμένες ευκαιρίες χάραξης πολιτικών για τη μείωση του κόστους καυσίμων για τους μεταφορείς:*** Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών συχνά καταβάλλουν για τα καύσιμά τους ποσά που υπερβαίνουν το ένα τέταρτο του συνόλου των λειτουργικών εξόδων τους¹ και θεωρούν την οικονομία καυσίμου το κυριότερο κριτήριό τους κατά την αγορά οχημάτων. Η οικονομία καυσίμων των βαρέων οχημάτων έχει βελτιωθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες αλλά πολλές από το μισό εκατομμύριο και πλέον μεταφορικές εταιρείες, οι οποίες είναι ΜΜΕ σε μεγάλο ποσοστό, δεν έχουν ακόμα πρόσβαση σε τυποποιημένες πληροφορίες για την αξιολόγηση των τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμου, τη σύγκριση μεμονωμένων φορτηγών προκειμένου να λάβουν όσο το δυνατόν πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς, και τη μείωση των δαπανών για καύσιμα. Οι χαμένες ευκαιρίες εξοικονόμησης καυσίμου, με την πάροδο του χρόνου, έχουν αυξήσει συνολικά την εξάρτηση της ΕΕ από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων και συνεπώς συνιστούν μια χαμένη δυνατότητα για τη μείωση των εισαγωγών καυσίμων.
- 2) ***Αυξημένος ανταγωνισμός για τους κατασκευαστές οχημάτων:*** Σύμφωνα με στοιχεία του κλάδου, οι εξαγωγές φορτηγών το 2015 παρουσίασαν εμπορικό πλεόνασμα ύψους 5,1 δισ. ευρώ. Ο κλάδος παραγωγής βαρέων οχημάτων της ΕΕ αποτελεί μέρος της αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία προσφέρει, άμεσα και έμμεσα, 12,1 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στην Ευρώπη (δηλαδή το 5,6 % της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ)². Οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων της ΕΕ αντιμετωπίζουν αυξανόμενες πιέσεις από τον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Τα τελευταία χρόνια, σημαντικές αγορές όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Ιαπωνία και η Κίνα έχουν εφαρμόσει μέτρα πιστοποίησης και οικονομίας καυσίμου με τη μορφή προτύπων κατανάλωσης καυσίμου και/ή εκπομπών, προκειμένου να τονωθεί η καινοτομία και

¹ Μελέτη εκτίμησης κόστους καυσίμων που περιγράφονται στο **τμήμα 5.6** και στο **παράρτημα 8** της συνοδευτικής εκτίμησης επιπτώσεων, **SWD(2017)XXX**.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

να βελτιωθεί ταχύτερα η απόδοση των οχημάτων. Η αγορά των αστικών λεωφορείων αντιμετωπίζει εντεινόμενο ανταγωνισμό στον κλάδο των ηλεκτρικών οχημάτων, ιδίως από κατασκευαστές από την Κίνα. Ο κλάδος παραγωγής θα πρέπει να παρακολουθεί τις τεχνολογικές βελτιώσεις στις αγορές αυτές προκειμένου να διατηρήσει τη θέση που έχει στην αγορά.

- 3) **Φραγμός στη χάραξη πολιτικών για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον κλάδο βαρέων οχημάτων:** Ο κλάδος βαρέων οχημάτων της ΕΕ αποτελεί σημαντική πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα βαρέα οχήματα το 2014 αποτελούσαν το 5 % των συνολικών εκπομπών της ΕΕ, το ένα πέμπτο όλων των εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών και περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών από τον κλάδο των οδικών μεταφορών³. Από το 1990 έως το 2014, οι συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από μεταφορές⁴ αυξήθηκαν κατά 20 % και οι εκπομπές από βαρέα οχήματα κατά 14 %⁵. Εάν δεν αναληφθούν περαιτέρω ενέργειες, οι εκπομπές CO₂ από τα βαρέα οχήματα θα αυξηθούν μέχρι και κατά 10 % από το 2010 έως το 2030⁶. Από την άλλη πλευρά, η ΕΕ έχει θέσει φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέχρι το 2030 και ο κλάδος των μεταφορών οφείλει να συνεισφέρει στην επίτευξη των στόχων αυτών. Η ΕΕ έχει θέσει έναν στόχο συνολικής μείωσης των εγχώριων εκπομπών μέχρι το 2030 κατά τουλάχιστον 40 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Προκειμένου να επιτευχθεί με έναν οικονομικά πιο αποδοτικό τρόπο, ο στόχος αυτός έχει χωριστεί σε μειώσεις κατά 43 % μέχρι το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα εκπομπής του 2005 για τις εκπομπές από τους κλάδους του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ και κατά 30 % για τους κλάδους εκτός του ΣΕΔΕ, στους οποίους υπάγονται οι μεταφορές. Επιπλέον, οι εκπομπές από τις μεταφορές στα κράτη μέλη κυμαίνονται από 21 % έως 69 % των συνολικών εθνικών εκπομπών στους κλάδους εκτός του ΣΕΔΕ που καλύπτονται από τον κανονισμό περί επιμερισμού των προσπαθειών. Αν και δεν έχουν τεθεί ειδικοί στόχοι κατά κλάδο για το 2030, οι μεταφορές θα πρέπει να συνεισφέρουν στην επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών εκτός του ΣΕΔΕ στο πλαίσιο του κανονισμού περί επιμερισμού των προσπαθειών, μαζί με τους κλάδους των οικοδομών, της γεωργίας και των αποβλήτων.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή έχει λάβει μέτρα προκειμένου να καλυφθεί αυτό το χάσμα γνώσεων.

Πρώτον, η Επιτροπή έχει αναπτύξει λογισμικό προσομοίωσης –το εργαλείο υπολογισμού κατανάλωσης ενέργειας από τα οχήματα (VECTO)– προκειμένου να υπολογίζει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ από τα νέα βαρέα οχήματα με συγκρίσιμο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Δεύτερον, η Επιτροπή πρότεινε έναν νέο κανονισμό σχετικά με τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου για νέα βαρέα οχήματα (τον λεγόμενο «κανονισμό για την πιστοποίηση») στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας για την έγκριση τύπου⁷. Κατ' εφαρμογή του κανονισμού της Επιτροπής για την πιστοποίηση, θα πρέπει να

³ Στοιχεία απογραφής αερίων θερμοκηπίου για το 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Συμπεριλαμβανομένων των διεθνών αερομεταφορών, αλλά εξαιρουμένης της διεθνούς ναυτιλίας.

⁵ Στοιχεία απογραφής αερίων θερμοκηπίου για το 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Σενάριο αναφοράς της ΕΕ για το 2016: Ενέργεια, μεταφορές και εκπομπές αερίων θερμοκηπίου – Τάσεις έως το 2050.

⁷ Οδηγία 2007/46/EK, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

πραγματοποιείται προσομοίωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμων με το εργαλείο VECTO για κάθε νέο βαρύ όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του και που διατίθεται στην αγορά της ΕΕ. Οι κατασκευαστές οχημάτων θα εκτελούν οι ίδιοι την προσομοίωση με βάση τα πιστοποιημένα δεδομένα εισόδου των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος και μια πιστοποιημένη διαδικασία προμήθειας, διαχείρισης και εφαρμογής αυτών των δεδομένων εισόδου.

Η πιστοποίηση θα λύσει εν μέρει το πρόβλημα του διαπιστωμένου χάσματος γνώσεων. Οι πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις ενός συγκεκριμένου οχήματος θα διατίθενται μόνο στον εκάστοτε αγοραστή του οχήματος και στις αρχές των κρατών μελών όπου ταξινομείται το όχημα.

Τρίτον, η Επιτροπή προτείνει σήμερα την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ από νέα βαρέα οχήματα που υπόκεινται στη διαδικασία πιστοποίησης, ώστε να καλυφθεί το χάσμα γνώσεων και να διασφαλιστεί πλήρης διαφάνεια στην αγορά. Με αυτό το τρίτο βήμα, όλα τα σχετικά στοιχεία που υπολογίζονται από τους κατασκευαστές σύμφωνα με τη μέθοδο πιστοποίησης θα πρέπει να παρακολουθούνται, να δηλώνονται και να δημοσιεύονται σε επίπεδο ΕΕ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα στοιχεία θα διατίθενται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Αυτό θα έδινε στους μεταφορείς πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις των φορτηγών διαφορετικών κατασκευαστών με παρόμοια χαρακτηριστικά, ώστε να μπορούν να λαμβάνουν καλύτερα τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς.

Οι κατασκευαστές οχημάτων θα είναι σε θέση να συγκρίνουν τις επιδόσεις των οχημάτων τους με τις επιδόσεις των οχημάτων άλλων κατασκευαστών, ώστε να ενισχύονται τα κίνητρα για την ανάπτυξη καινοτομίας.

Οι δημόσιες αρχές θα έχουν πρόσβαση σε ολοκληρωμένα δεδομένα κατά τη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών για τη βελτίωση της οικονομίας καυσίμου στα φορτηγά, π.χ. μέσω της φορολόγησης και μέσω της επιβολής τελών στους χρήστες του οδικού δικτύου. Κάτι τέτοιο δεν θα ήταν δυνατό διαφορετικά, αφού τα κράτη μέλη θα είχαν πρόσβαση μόνο σε στοιχεία VECTO από οχήματα που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους. Τέλος, με τον τρόπο αυτόν θα είναι δυνατή η ανάλυση των δεδομένων ώστε να μπορεί π.χ. να διαπιστώνεται ο βαθμός διεύθυνσης μιας ορισμένης τεχνολογίας.

Αυτό αποτελεί επίσης απαραίτητο βήμα για την εφαρμογή και την επιβολή προτύπων εκπομπών CO₂ για τα βαρέα οχήματα στο μέλλον. Ένα σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης θα είναι ιδιαίτερα απαραίτητο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τέτοια μελλοντικά πρότυπα, όπως συμβαίνει σήμερα με τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά.

• ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΤΙΣ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η παρούσα πρόταση εφαρμόζει την ανακοίνωση του 2014 σχετικά με μια στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα. Στη στρατηγική για τα βαρέα οχήματα ανακοινώθηκε ένα μέτρο εφαρμογής, με το οποίο θεσπίζεται η διαδικασία πιστοποίησης των εκπομπών CO₂ από τα νέα βαρέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ, όπως αυτές υπολογίζονται με το εργαλείο προσομοίωσης VECTO, και μια νομοθετική πρόταση σχετικά με την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών αυτών.

Η παρούσα πρόταση εφαρμόζει επίσης την ευρωπαϊκή στρατηγική του 2016 για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μεταξύ των στόχων της οποίας είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές μέχρι το 2050 κατά 60 % τουλάχιστον σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 και η δραστική μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων. Η στρατηγική προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή θα επιταχύνει τις εργασίες ανάλυσης των επιλογών σχεδιασμού για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ με σκοπό την κατάρτιση μιας νομοθετικής πρότασης κατά τη διάρκεια της θητείας της παρούσας Επιτροπής.

Τέλος, η παρούσα πρόταση θα διευκολύνει επίσης την ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για τη διαφοροποίηση των τελών χρήσης των υποδομών για τα νέα βαρέα οχήματα ανάλογα με τις εκπομπές CO₂, με στόχο να υποστηριχθεί η επανεξέταση της οδηγίας «Eurovignette».

- **ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με τη δέσμευση της ΕΕ, σύμφωνα με το πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές κατά τουλάχιστον 40 % μέχρι το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Στο πλαίσιο της υλοποίησης της δέσμευσης αυτής, τον Ιούλιο του 2016 η Επιτροπή πρότεινε τον κανονισμό σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη για την περίοδο 2021 έως 2030 (κανονισμός περί επιμερισμού των προσπαθειών) για τους τομείς που δεν περιλαμβάνονται στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (μεταφορές, κτίρια, γεωργία και απόβλητα).

Η παρούσα πρόταση συνάδει επίσης με την πρόταση της Επιτροπής από το 2016 για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση, με τη θέσπιση ενός δεσμευτικού πρωταρχικού στόχου σε επίπεδο ΕΕ για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 30 % έως το 2030 σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ**

Τα άρθρα 191 έως 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ορίζουν και αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της Ένωσης όσον αφορά την κλιματική αλλαγή. Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ.

- **ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ**

Η δράση της ΕΕ δικαιολογείται ενόψει των διασυνοριακών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και ενόψει της ανάγκης να διασφαλιστούν οι ενιαίες αγορές καυσίμων, οχημάτων και μεταφορικών υπηρεσιών.

Επιπλέον, τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται σε ένα κράτος μέλος συχνά έχουν παραχθεί από κατασκευαστή σε άλλο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, η παρακολούθηση σε εθνικό αντί για ενωσιακό επίπεδο θα απαιτούσε εκτεταμένη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και επιπλέον δεν θα εξασφάλιζε τη λήψη ομοιογενών δεδομένων, λόγω των διαφορών στη νομοθεσία και τις πολιτικές πρακτικές των διάφορων κρατών μελών. Θα ήταν δύσκολο να επιτευχθεί συγκρισιμότητα και πληρότητα των στοιχείων, με αποτέλεσμα τον περιορισμό της διαφάνειας και τον κατακερματισμό της αγοράς της ΕΕ.

Η έλλειψη κοινής βάσης δεδομένων με τα στοιχεία παρακολούθησης όλων των κρατών μελών θα συνιστούσε ιδιαίτερο εμπόδιο στην αξιοποίηση των δεδομένων από τους αγοραστές οχημάτων και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ.

Η ύπαρξη κοινού συστήματος παρακολούθησης σε επίπεδο ΕΕ φαίνεται να είναι η απλούστερη και πιο ορθολογική προσέγγιση. Η ίδια προσέγγιση ακολουθείται ήδη για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, μέσω της ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ.

- **ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

Δεδομένου ότι η πρόταση είναι αναγκαία και ενδεχομένως μπορεί να αποδώσει οικονομικά οφέλη, πληροί τις απαιτήσεις της αναλογικότητας: οι προσπάθειες που απαιτούνται σε ενωσιακή κλίμακα είναι ελάχιστες και το κόστος σχεδόν αμελητέο σε σύγκριση με τα δυνητικά οφέλη, για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, από τη διαφάνεια στην αγορά και τη διαθεσιμότητα στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου από τα βαρέα οχήματα.

- **ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ**

Προκειμένου να επιτευχθεί ομοιόμορφη εφαρμογή των προτεινόμενων κανόνων σε ολόκληρη την ΕΕ και να ληφθεί ένα ομοιογενές και συγκρίσιμο σύνολο δεδομένων που να δημιουργεί ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού για τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων και τους χρήστες τέτοιων οχημάτων, είναι σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί κανονισμός, ο οποίος ισχύει άμεσα και είναι δεσμευτικός για τα κράτη μέλη.

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

- **ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ / ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΙΣΧΥΟΥΣΑΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ**

Δεν έχει πραγματοποιηθεί αξιολόγηση, καθώς το θέμα αυτό δεν ρυθμιζόταν μέχρι τώρα.

- **ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ**

Η Επιτροπή οργάνωσε μια συνάντηση με τους ενδιαφερόμενους φορείς προκειμένου να συγκεντρώσει τα σχόλιά τους σχετικά με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων και να παρουσιάσει την εκτίμηση διοικητικού κόστους που διενεργήθηκε από εξωτερικό σύμβουλο. Τα σχόλια των ενδιαφερόμενων μερών ήταν εποικοδομητικά και η εκτίμηση κόστους δεν αμφισβητήθηκε.

Η Επιτροπή οργάνωσε επίσης δημόσια διαδικτυακή διαβούλευση σχετικά με την εκπόνηση νομοθεσίας για την παρακολούθηση και τη δήλωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα⁸. Ελήφθησαν 121 απαντήσεις από ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών, τα οποία συνεισέφεραν τις απόψεις τους σχετικά με την ανάγκη ανάληψης δράσης, τους στόχους, τις επιλογές και τις αναμενόμενες επιπτώσεις.

Οι απόψεις των ενδιαφερομένων ενσωματώθηκαν στην εκτίμηση των επιπτώσεων και η επιλογή που προκρίθηκε είναι επίσης εκείνη που προτιμάτο από τους περισσότερους

⁸ Τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης διατίθενται στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

απαντήσαντες. Περίληψη της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνεται στο παράρτημα 2 της εκτίμησης επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση.

- **ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΣΙΑΣ**

Η εκτίμηση του κόστους των διαφόρων επιλογών παρακολούθησης και δήλωσης διενεργήθηκε από εξωτερικό ανάδοχο (βλέπε παράρτημα 10 της εκτίμησης επιπτώσεων). Η μελέτη βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε συνεντεύξεις με εθνικές αρχές ταξινόμησης και με κατασκευαστές βαρέων οχημάτων με σκοπό να συγκεντρωθούν οι απόψεις τους σχετικά με τις διάφορες επιλογές παρακολούθησης και να ληφθούν στοχευμένα σχόλια ως προς το κόστος για τις αντίστοιχες υπηρεσίες και επιχειρήσεις, λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων διαδικασιών και των απαιτούμενων προσαρμογών.

Επιπλέον, σε ό,τι αφορά την εκτίμηση των υπόλοιπων επιπτώσεων, η εκτίμηση επιπτώσεων στηρίζεται στην προηγούμενη εκτίμηση επιπτώσεων που συνόδευε τη στρατηγική του 2014 για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα.

- **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Η εκτίμηση επιπτώσεων⁹ που συνοδεύει την παρούσα πρόταση καταρτίστηκε και συντάχθηκε σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας και η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου έχει γνωμοδοτήσει θετικά. Στην τελική έκδοση συμπεριελήφθησαν οι βελτιώσεις που προτάθηκαν από την επιτροπή. Η εκτίμηση επιπτώσεων συμπληρώνει την ανάλυση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων του 2014 που συνόδευε τη στρατηγική για τα βαρέα οχήματα.

Η εκτίμηση επιπτώσεων εξέτασε τις επιλογές που σχετίζονται με την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ για όλα τα νέα βαρέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ και υπόκεινται στη διαδικασία πιστοποίησης βάσει του πλαισίου έγκρισης τύπου. Τα δεδομένα προς παρακολούθηση και δήλωση συνίστανται σε περίπου 80 παραμέτρους που έχουν σημασία για τον προσδιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ του κάθε οχήματος.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) είναι ο καταλληλότερος φορέας, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για να δράσει εκ μέρους της Επιτροπής προκειμένου να συγκεντρωθούν στοιχεία, να δημιουργηθεί μια νέα βάση δεδομένων και να αναλυθούν και να ελεγχθούν ως προς την ποιότητα τα δηλωμένα δεδομένα παρακολούθησης για τα βαρέα οχήματα. Ο ΕΟΠ ήδη εκτελεί αυτά τα καθήκοντα για τα στοιχεία παρακολούθησης που δηλώνονται για τα ελαφρά οχήματα (βλ. παράρτημα 8 της εκτίμησης επιπτώσεων).

Η εκτίμηση επιπτώσεων εξέτασε τρεις νομοθετικές επιλογές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να δηλώνονται τα δεδομένα παρακολούθησης στην Επιτροπή μέσω του ΕΟΠ: 1) δήλωση από τις εθνικές αρχές· 2) δήλωση από τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων· και 3) συνδυασμός δήλωσης από τις εθνικές αρχές και από τους κατασκευαστές.

Σύμφωνα με την επιλογή 1, οι εθνικές αρχές θα δηλώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης στην Επιτροπή μέσω του ΕΟΠ μαζί με τα σχετικά δεδομένα ταξινόμησης των εν λόγω οχημάτων. Στην επιλογή αυτή, ίσως να μην είναι εύκολα εφικτή η πλήρης ψηφιοποίηση της παρακολούθησης και της δήλωσης, αφού οι περισσότερες εθνικές αρχές ταξινόμησης εξακολουθούν να χρησιμοποιούν έντυπα αρχεία κατά την ταξινόμηση των βαρέων οχημάτων.

⁹ SWD(2017)XXX

Ως εκ τούτου, η μετάβαση σε πλήρως ψηφιακές ροές δεδομένων παρακολούθησης μπορεί να είναι επίπονη και δαπανηρή.

Με την επιλογή 2, οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων θα έχουν την ευθύνη να δηλώνουν στην Επιτροπή, μέσω του ΕΟΠ, τα δεδομένα παρακολούθησης για κάθε νέο όχημα. Στην περίπτωση αυτή, τα δεδομένα παρακολούθησης θα βασίζονται σε στοιχεία πωλήσεων που βρίσκονται στην κατοχή των κατασκευαστών των οχημάτων και δεν θα δηλώνονται δεδομένα ταξινόμησης. Συνεπώς, τα αναφερόμενα δεδομένα για τις εκπομπές δεν θα μπορούν να αποδοθούν σε συγκεκριμένο κράτος μέλος. Αυτό θα δυσχέραινε τις προσπάθειες των κρατών μελών να χαράξουν αποτελεσματικές εθνικές πολιτικές για τη διάδοση της χρήσης αποδοτικότερων βαρέων οχημάτων.

Η επιλογή 3 είναι μια ενδιάμεση επιλογή. Οι διορισμένες εθνικές αρχές –που στις περισσότερες περιπτώσεις θα είναι οι εθνικές αρχές ταξινόμησης– θα δηλώνουν κάθε χρόνο στην Επιτροπή, μέσω του ΕΟΠ, στοιχεία ταξινόμησης των νέων ταξινομημένων οχημάτων και ιδίως τους αναγνωριστικούς αριθμούς οχήματος (VIN). Οι κατασκευαστές οχημάτων θα δηλώνουν στην Επιτροπή, μέσω του ΕΟΠ, τα στοιχεία παρακολούθησης που αντιστοιχούν στα εν λόγω οχήματα. Ο ΕΟΠ θα μπορεί να συνδυάσει τα δύο σύνολα δεδομένων βάσει των αριθμών VIN, προκειμένου να ληφθούν δεδομένα παρακολούθησης σε επίπεδο κρατών μελών. Με αυτή την επιλογή διασφαλίζεται πλήρης ψηφιοποίηση της ροής των δεδομένων, αφού υπεύθυνοι για τη δήλωση των δεδομένων παρακολούθησης θα είναι οι κατασκευαστές, οι οποίοι ήδη τα διαθέτουν σε ψηφιακή μορφή για σκοπούς πιστοποίησης.

Η επιλογή 3 είναι η προτιμώμενη επιλογή. Είναι η πιο αποτελεσματική, ιδίως δεδομένου ότι διασφαλίζει την ψηφιακή ροή πληροφοριών και παρέχει κάλυψη των δεδομένων τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο, με χαμηλό διοικητικό κόστος.

Η προκρινόμενη επιλογή αναμένεται να οδηγήσει σε ανταγωνισμό για την παραγωγή οχημάτων με μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση και να δώσει κίνητρα για την ανάπτυξη καινοτομίας. Οι συνέπειες της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές αναμένεται να επεκταθούν –εν μέρει τουλάχιστον– στους περισσότερους τομείς της οικονομίας της ΕΕ: η μείωση του λειτουργικού κόστους των μεταφορών λόγω των καυσίμων θα επιφέρει μείωση των τιμών μεταφορών και, κατά συνέπεια, μείωση του κόστους σε άλλους τομείς με όφελος εν τέλει για τους καταναλωτές της ΕΕ.

Οι συνέπειες για τον ανταγωνισμό και σε διεθνές επίπεδο αναμένεται να είναι θετικές μεσομακροπρόθεσμα, και για τους ίδιους τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων, λαμβανομένου υπόψη του διεθνούς πλαισίου όπου άλλες σημαντικές αγορές (όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Ιαπωνία και η Κίνα) έχουν ήδη θεσπίσει κανονισμούς που επιβάλλουν βελτιώσεις στην κατανάλωση καυσίμου των βαρέων οχημάτων.

Η απασχόληση αναμένεται να ωφεληθεί μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Η προσθετική βελτίωση της απόδοσης των αγοραζόμενων οχημάτων θα πρέπει να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂. Οι υπόλοιπες εκπομπές αναμένεται να επηρεαστούν θετικά αλλά σε αμελητέο βαθμό. Το μόνο οικονομικό κόστος είναι διοικητικές δαπάνες. Αυτές αναμένεται να είναι αμελητέες καθώς υπολογίζονται σε 1 ευρώ ανά όχημα.

• ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ

Οι ΜΜΕ και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις δεν έχουν άμεσες υποχρεώσεις δήλωσης. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις, οι περισσότερες από τις οποίες είναι ΜΜΕ, αναμένεται να ωφεληθούν από την αύξηση της διαφάνειας στην αγορά. Αυτό θα τους επιτρέψει να παίρνουν καλύτερα τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς υπέρ των πλέον αποδοτικών οχημάτων τα οποία,

μέσω μείωσης του κόστους καυσίμων, μπορούν να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες τους και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα χρησιμοποιεί ηλεκτρονικό σύστημα δήλωσης, το οποίο αναμένεται να περιορίσει τη διοικητική επιβάρυνση για τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων, τις εθνικές αρχές και την Επιτροπή / τον ΕΟΠ.

- **ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού είναι πολύ περιορισμένες (βλέπε λεπτομέρειες στο συνημμένο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο). Αν και παραμένει κάτω από το συνολικό ανώτατο όριο του ΠΔΠ 2014–2020 για τον τομέα 2, συνεπάγεται μικρό επαναπρογραμματισμό για τον ΕΟΠ για τα έτη 2019 και 2020.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **ΣΧΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ**

Βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση ετησίως. Αυτή η δημοσίευση εκθέσεων από την Επιτροπή θα διασφαλίζει τη στενή παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονισμού.

- **ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Άρθρο 1 – Αντικείμενο

Το άρθρο αυτό εξηγεί τα βασικά μέτρα που προβλέπει ο κανονισμός, ήτοι την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν.

Άρθρο 2 – Πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο αυτό ορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και καθορίζει τις κατηγορίες των οχημάτων για τις οποίες θα πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται δεδομένα ταξινόμησης, τεχνικά δεδομένα και, εφόσον υπάρχουν, δεδομένα εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου.

Άρθρο 3 – Ορισμοί

Ο κανονισμός συνδέεται στενά και χρησιμοποιεί την ίδια ορολογία με εκείνη που χρησιμοποιείται στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ των διαφόρων νομικών μέσων, ως εκ τούτου, καθίσταται σαφές ότι η ορολογία που χρησιμοποιείται στον παρόντα κανονισμό πρέπει να ερμηνευτεί όπως ορίζεται στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου.

Άρθρο 4 – Παρακολούθηση και δήλωση από τα κράτη μέλη

Το άρθρο αυτό καθορίζει τις βασικές υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα παρακολούθησης και δήλωσης, τον ορισμό των αρμόδιων αρχών και τα

δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται. Σε αυτές περιλαμβάνονται τα νέα βαρέα οχήματα και ρυμουλκούμενα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση, ή που ταξινομούνται εκτός της Ένωσης αλλά εντός χρόνου μικρότερου των τριών μηνών πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.

Στην περίπτωση των αρμόδιων αρχών, καθίσταται σαφές ότι οι αρχές που είναι ήδη αρμόδιες για την παρακολούθηση και τη δήλωση δεδομένων σχετικά με τα ελαφρά οχήματα θα πρέπει να είναι οι αρμόδιες αρχές για την παρακολούθηση και στην περίπτωση των βαρέων οχημάτων.

Τα παραρτήματα I και II συμπληρώνουν την πρόβλεψη αυτή, προσδιορίζοντας τις παραμέτρους δεδομένων που πρέπει να παρακολουθούνται, καθώς και τα διοικητικά στάδια της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης.

Άρθρο 5 – Παρακολούθηση και δήλωση από τους κατασκευαστές

Το άρθρο αυτό καθορίζει τις βασικές υποχρεώσεις που υπέχουν οι κατασκευαστές όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα παρακολούθησης και δήλωσης, τον ορισμό των υπεύθυνων επικοινωνίας και τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται.

Τα παραρτήματα I και II συμπληρώνουν την πρόβλεψη αυτή, προσδιορίζοντας τις παραμέτρους δεδομένων που πρέπει να παρακολουθούνται, καθώς και τα διοικητικά στάδια της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης.

Άρθρο 6 – Κεντρικό μητρώο δεδομένων για βαρέα οχήματα

Τα δεδομένα που δηλώνονται στην Επιτροπή διατηρούνται σε μητρώο, διαθέσιμο στο κοινό. Το μητρώο θα διατηρείται από τον ΕΟΠ για λογαριασμό της Επιτροπής και θα στηρίζεται στην εμπειρία που έχει αποκτήσει ο ΕΟΠ από την τήρηση του μητρώου δεδομένων για τα ελαφρά οχήματα.

Το μεγαλύτερο μέρος των εγγραφών δεδομένων θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο κοινό, αλλά ορισμένα δεδομένα δεν επιτρέπεται να κοινοποιηθούν λόγω της ανάγκης προστασίας των προσωπικών δεδομένων (αναγνωριστικοί αριθμοί οχημάτων) και για λόγους ανταγωνισμού (ονομασίες κατασκευαστών κατασκευαστικών στοιχείων).

Άρθρο 7 – Ποιότητα δεδομένων

Η ύπαρξη δεδομένων υψηλής ποιότητας είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να καταστεί σαφές ότι οι οντότητες που δηλώνουν στοιχεία είναι υπεύθυνες για την ποιότητα και την ορθότητα των δεδομένων που υποβάλλονται. Επιπλέον, η Επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιεί η ίδια την επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων καθώς και τη διόρθωση των δεδομένων, εάν υπάρχουν σφάλματα στα υποβαλλόμενα δεδομένα.

Άρθρο 8 – Δήλωση δεδομένων

Τα δεδομένα που δηλώνονται στην Επιτροπή μέσω του ΕΟΠ πρέπει να καταλήγουν σε μια ετήσια ανάλυση τάσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και τις μεταβολές στον στόλο βαρέων οχημάτων στην ΕΕ, καθώς και στους μεμονωμένους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων. Αυτή η ετήσια ανάλυση θα πραγματοποιείται από την Επιτροπή με την υποστήριξη του ΕΟΠ και θα χρησιμεύσει ως σημαντικό στοιχείο στην ευρύτερη ετήσια έκθεση προόδου που επιβάλλεται από τον προτεινόμενο κανονισμό σχετικά με τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης, σε συνάρτηση με την κατάσταση της Ενεργειακής Ένωσης. Η ανάλυση θα δίνει επίσης σημαντικά στοιχεία που θα τροφοδοτούν τυχόν περαιτέρω μέτρα πολιτικής. Η ανάλυση θα προσφέρει αυξημένη διαφάνεια σχετικά με τις τεχνολογικές διατάξεις και τις

επιδόσεις τόσο του στόλου της ΕΕ όσο και των μεμονωμένων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου.

Άρθρα 9 και 10 – Μέτρα εφαρμογής και εκχώρηση εξουσιών

Τα άρθρα αυτά παρέχουν αντίστοιχα τις νομικές βάσεις για τη θέσπιση εκτελεστικών μέτρων και, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των παραρτημάτων Ι και ΙΙ από την Επιτροπή. Τα μέτρα εφαρμογής θα συμπληρώνουν το άρθρο 7, επιτρέποντας στην Επιτροπή να καθορίζει τις λεπτομερείς διατάξεις και διαδικασίες που απαιτούνται για την εξακρίβωση και τη διόρθωση των υποβαλλόμενων δεδομένων. Οι κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή περιλαμβάνουν την προσαρμογή και την επικαιροποίηση των παραμέτρων δεδομένων υπό παρακολούθηση, καθώς και των διάφορων σταδίων της διαδικασίας παρακολούθησης που καθορίζονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ.

Άρθρα 11 και 12 – Διαδικασία επιτροπής και άσκηση της εξουσιοδότησης

Τα άρθρα αυτά περιλαμβάνουν τις συνήθεις διατάξεις για τη διαδικασία επιτροπής που θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την έγκριση εκτελεστικών πράξεων και την άσκηση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 2 και 3.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ένας δεσμευτικός στόχος για μείωση κατά τουλάχιστον 40 % των εγχώριων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990 εγκρίθηκε στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης και 24ης Οκτωβρίου 2014 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια 2030, και αυτό επιβεβαιώθηκε κατά τη συνεδρίαση του Μαρτίου του 2016.
- (2) Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2014 προβλεπόταν ότι ο στόχος θα έπρεπε να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, με τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να φθάνουν το 43 % και το 30 % αντίστοιχα έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Όλα τα κράτη μέλη οφείλουν να συμμετέχουν στην προσπάθεια αυτή και όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων στις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών.
- (3) Η ευρωπαϊκή στρατηγική της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών για το 2016³ θέσπισε έναν στόχο για μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 60 % τουλάχιστον μέχρι το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.
- (4) Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, δηλαδή τα βαρέα οχήματα, αντιπροσωπεύουν σήμερα περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών από τον τομέα των οδικών μεταφορών στην Ένωση και αναμένεται να

¹ EE C της , σ. .

² EE C της , σ. .

³ COM(2016) 501 final.

αυξηθούν περαιτέρω μέχρι το 2030. Πρέπει να εφαρμοστούν αποτελεσματικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τα βαρέα οχήματα προκειμένου να συμβάλουν στις αναγκαίες μειώσεις των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών.

- (5) Στην ανακοίνωση του 2014 σχετικά με μια στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα⁴, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι προϋπόθεση για τη θέσπιση τέτοιου είδους μέτρων είναι μια ρυθμιζόμενη διαδικασία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ ορίζει το πλαίσιο για τη θέσπιση μιας τέτοιας ρυθμιζόμενης διαδικασίας. Οι μετρήσεις θα παράσχουν αξιόπιστα και συγκρίσιμα δεδομένα για τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου από κάθε όχημα για ένα σημαντικό μέρος του στόλου των βαρέων οχημάτων στην Ένωση. Ο αγοραστής ενός συγκεκριμένου οχήματος και το αντίστοιχο κράτος μέλος ταξινόμησης θα έχουν πρόσβαση στα στοιχεία αυτά, ώστε να καλύπτεται εν μέρει το χάσμα γνώσεων.
- (7) Πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις ενός οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου θα πρέπει να δημοσιοποιούνται προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα σε όλους τους χρήστες να λαμβάνουν καλώς τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς. Όλοι οι κατασκευαστές οχημάτων θα είναι σε θέση να συγκρίνουν τις επιδόσεις των οχημάτων τους με τις επιδόσεις των οχημάτων άλλων κατασκευαστών, γεγονός που θα ενισχύει τα κίνητρα για την ανάπτυξη καινοτομίας και άρα και την ανταγωνιστικότητα. Οι πληροφορίες αυτές θα παρέχουν επίσης στους πολιτικούς ιθύνοντες σε επίπεδο Ένωσης και σε επίπεδο κράτους μέλους μια ορθή βάση για τη χάραξη πολιτικών για την προώθηση της χρήσης οχημάτων με μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να παρακολουθούνται, να δηλώνονται στην Επιτροπή και να δημοσιοποιούνται οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου κάθε νέου βαρέος οχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [.../...] της Επιτροπής⁶ [*Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ορθή παραπομπή*].
- (8) Προκειμένου να αποκτηθεί πλήρη γνώση της διάρθρωσης του στόλου βαρέων οχημάτων στην Ένωση, της διαχρονικής εξέλιξής της και του δυνητικού αντίκτυπου στις εκπομπές CO₂, είναι σκόπιμο να παρακολουθούνται και να δηλώνονται τα στοιχεία σχετικά με την ταξινόμηση όλων των νέων βαρέων οχημάτων και όλων των νέων ρυμουλκούμενων, συμπεριλαμβανομένων και στοιχείων για τα συστήματα παραγωγής και μετάδοσης ισχύος και το σχετικό αμάξωμα.
- (9) Στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου θα είναι διαθέσιμα για ορισμένα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται κατά το [2019]. Αρχής γενομένης από την ημερομηνία αυτή, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει,

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) [.../...] της Επιτροπής, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 (ΕΕ L... της ..., ...).

επομένως, να υποχρεούνται να παρέχουν στοιχεία σχετικά με τις νέες ταξινομήσεις και οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν τα τεχνικά δεδομένα που αφορούν τα εν λόγω οχήματα.

- (10) Τεχνικά δεδομένα απαραίτητα για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και των επιδόσεων ως προς την κατανάλωση καυσίμου κάθε οχήματος θα πρέπει να δημοσιοποιούνται με σκοπό να βελτιωθεί η διαφάνεια στις προδιαγραφές των οχημάτων και τις σχετικές επιδόσεις, καθώς και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των κατασκευαστών. Μόνο τα δεδομένα που θεωρούνται ευαίσθητα για λόγους προστασίας των προσωπικών δεδομένων και θεμιτού ανταγωνισμού δεν θα πρέπει να δημοσιοποιούνται. Είναι όμως προφανές ότι η παροχή των τεχνικών δεδομένων που απαιτούνται για τον προσδιορισμό των επιδόσεων ενός οχήματος ωφελεί το δημόσιο συμφέρον. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα αυτά δεν θα πρέπει να εξαιρούνται από το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού.
- (11) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα που παρακολουθούνται και δηλώνονται είναι άρτια και αξιόπιστα. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει τρόπους για να επαληθεύει και, κατά περίπτωση, να διορθώνει τα τελικά δεδομένα. Συνεπώς, μαζί με τις απαιτήσεις παρακολούθησης θα πρέπει να προβλέπονται και παράμετροι που να επιτρέπουν την επαρκή ιχνηλάτηση και επαλήθευση των δεδομένων.
- (12) Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την παρακολούθηση και τη δήλωση στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι σκόπιμο να ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος η ευθύνη για την ανταλλαγή των δεδομένων με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και τους κατασκευαστές, καθώς και για τη διαχείριση της τελικής βάσης δεδομένων για λογαριασμό της Επιτροπής. Επίσης, είναι σκόπιμο να εναρμονιστούν κατά το δυνατόν οι διαδικασίες παρακολούθησης και δήλωσης για τα βαρέα οχήματα με τις ήδη υφιστάμενες διαδικασίες για τα ελαφρά οχήματα.
- (13) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την επαλήθευση και τη διόρθωση των παρακολουθούμενων δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.
- (14) Για να διασφαλιστεί ότι οι απαιτήσεις δεδομένων και η διαδικασία παρακολούθησης και δήλωσης θα εξακολουθούν να έχουν αξία για την αξιολόγηση της συμβολής του

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

στόλου βαρέων οχημάτων στις εκπομπές CO₂ με την πάροδο του χρόνου, καθώς και για να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με νέες και προηγμένες τεχνολογίες μείωσης του CO₂, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που καθορίζονται στα παραρτήματα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016. Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, οι οποίοι έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που χειρίζονται την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (15) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα η παρακολούθηση και η δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα στην Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1 *Αντικείμενο*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις απαιτήσεις για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 2 *Πεδίο εφαρμογής*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παρακολούθηση και τη δήλωση δεδομένων για τα νέα οχήματα από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων.

Εφαρμόζεται στις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων:

- α) βαρέα οχήματα των κατηγοριών M1, M2, N1 και N2 με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 610 kg, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰, και όλα τα οχήματα των κατηγοριών M3 και N3·

¹⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (EE L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

β) οχήματα των κατηγοριών O3 και O4.

Άρθρο 3 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί που διατυπώνονται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Άρθρο 4 Παρακολούθηση και δήλωση στοιχείων από τα κράτη μέλη

1. Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το [2020], οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συλλέγουν τα δεδομένα που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος Ι για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος σχετικά με τα νέα οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην Ένωση. Στοιχεία σχετικά με τα νέα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης δεν παρακολουθούνται και δεν δηλώνονται, εκτός εάν η ταξινόμηση έγινε εντός χρόνου μικρότερου των τριών μηνών πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση. Τα στοιχεία διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία δήλωσης που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙ.
2. Οι αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων βάσει του παρόντος κανονισμού είναι εκείνες που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Άρθρο 5 Παρακολούθηση και δήλωση στοιχείων από τους κατασκευαστές

1. Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το [2020], οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων συλλέγουν τα δεδομένα που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος Ι για τα οχήματα με ημερομηνία παραγωγής εντός του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.
Η ημερομηνία παραγωγής είναι η ημερομηνία υπογραφής του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή, κατά περίπτωση, η ημερομηνία υπογραφής του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης.
2. Οι κατασκευαστές ορίζουν ένα σημείο επαφής για τους σκοπούς της δήλωσης δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 6 Κεντρικό μητρώο δεδομένων για βαρέα οχήματα

1. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5. Το μητρώο είναι διαθέσιμο στο κοινό, με εξαίρεση τις εγγραφές δεδομένων 1, 24, 25, 32, 33, 39 και 40, που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος Ι.

¹¹ 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 (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

2. Η διαχείριση του μητρώου ανατίθεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) για λογαριασμό της Επιτροπής.

Άρθρο 7 *Ποιότητα δεδομένων*

1. Οι αρμόδιες αρχές και οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την ορθότητα και την ποιότητα των δεδομένων που δηλώνουν σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5. Ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή για τυχόν σφάλματα που διαπιστώνονται στα δεδομένα που δηλώνονται.
2. Η Επιτροπή δύναται να διενεργεί δική της επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.
3. Σε περίπτωση που η Επιτροπή πληροφορηθεί την ύπαρξη σφαλμάτων στα δεδομένα ή παρατηρήσει, κατά τη δική της επαλήθευση, ασυμφωνίες στο σύνολο δεδομένων, προβαίνει, όπου αρμόζει, στις απαραίτητες ενέργειες για τη διόρθωση των στοιχείων που δημοσιεύονται στο κεντρικό μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Άρθρο 8 *Έκθεση*

1. Η Επιτροπή, στην ετήσια έκθεση που εκδίδει βάσει του [άρθρου 29 του προτεινόμενου κανονισμού σχετικά με τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης], δημοσιοποιεί την ανάλυσή της για τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.
2. Η ανάλυση θα αναφέρει, κατ' ελάχιστον, τις επιδόσεις του στόλου βαρέων οχημάτων της Ένωσης και του κάθε κατασκευαστή ως προς τη μέση κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂. Θα λαμβάνει επίσης υπόψη στοιχεία σχετικά με την υιοθέτηση νέων και προηγμένων τεχνολογιών μείωσης του CO₂, όπου υπάρχουν.
3. Η Επιτροπή συντάσσει την ανάλυση με την συνδρομή του ΕΟΠ.

Άρθρο 9 *Ανάθεση εκτελεστικών αρμοδιοτήτων*

Η Επιτροπή δύναται, μέσω εκτελεστικών πράξεων, να καθορίζει τις ενέργειες επαλήθευσης και διόρθωσης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 7. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 11.

Άρθρο 10 *Εκχώρηση εξουσιών*

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 προκειμένου να τροποποιηθεί το παράρτημα Ι με σκοπό την επικαιροποίηση ή την προσαρμογή των απαιτήσεων δεδομένων που καθορίζονται εκεί, όποτε αυτό κρίνεται αναγκαίο προκειμένου να επιτευχθεί διεξοδική ανάλυση σύμφωνα με το άρθρο 8.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 προκειμένου να τροποποιηθεί το παράρτημα ΙΙ με σκοπό την προσαρμογή

της διαδικασίας παρακολούθησης και δήλωσης που περιγράφεται εκεί, ώστε να ληφθεί υπόψη η πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 11 *Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την αλλαγή του κλίματος που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 9 της απόφασης αριθ. 280/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹². Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 12 *Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 10 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 10 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η ανάκληση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή συμβουλευέται εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας, της 13ης Απριλίου 2016.
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 10 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

¹² Απόφαση αριθ. 280/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Κοινότητα και εφαρμογής του πρωτοκόλλου του Κιότο (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 1).

Άρθρο 13
Έναρξη ισχύος

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

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχοι
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις
- 1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- 2.1. Κανόνες παρακολούθησης και δήλωσης
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες
 - 3.2.1. *Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες*
 - 3.2.2. *Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις του [οργανισμού]*
 - 3.2.3. *Εκτιμώμενες επιπτώσεις στους ανθρώπινους πόρους του [οργανισμού]*
 - 3.2.4. *Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο*
 - 3.2.5. *Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση*
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ²²

34: Δράση για το κλίμα

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση²³

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση αναπροσανατολισμένη προς νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Πολυετείς στρατηγικοί στόχοι της Επιτροπής τους οποίους αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Η πρόταση συνιστά βασικό νομοθετικό μέτρο της πρώτης δέσμης μέτρων σχετικά με την κινητικότητα, που θα εγκριθεί τον Μάιο του 2017. Συμβάλλει στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής στρατηγικής της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών²⁴, η οποία εγκρίθηκε το 2016, και του σχεδίου δράσης της²⁵ για τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου και τη μείωση των εκπομπών από τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν.

Η πρόταση εντάσσεται στα εκτελεστικά μέτρα που εξαγγέλθηκαν με την ανακοίνωση της Επιτροπής του 2014 σχετικά με τη στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα²⁶, με σκοπό να θεσπιστεί μια διαδικασία για την πιστοποίηση των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα οχήματα και να παρακολουθούνται και να δηλώνονται οι εκπομπές αυτές για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ.

Το μέτρο αυτό θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο επιβολής της εφαρμογής των μελλοντικών προτύπων για τις εκπομπές CO₂ από τα βαρέα οχήματα, τα οποία η Επιτροπή έχει δεσμευτεί να προτείνει το 2018.

Η πρόταση συμβάλλει στην υλοποίηση της δέσμευσης της ΕΕ για την επίτευξη μείωσης των εγχώριων εκπομπών κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

²² ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων, ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

²³ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, διαθέσιμη στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

1.4.2. *Ειδικοί στόχοι και δραστηριότητες ΔΒΔ/ΠΒΔ*

Ειδικός στόχος αριθ. 3

Περαιτέρω απεξάρτηση του κλάδου μεταφορών της ΕΕ από τον άνθρακα, μέσω της ανάπτυξης και της εφαρμογής εναρμονισμένων πολιτικών (σε συνεργασία με άλλες ΓΔ, όπως οι ΓΔ MOVE, GROW κ.ά.)

Σχετικές δραστηριότητες ΔΒΔ/ΠΒΔ

Δραστηριότητα ΠΒΔ 34 02 – Δράση για το κλίμα σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

Δραστηριότητα ΠΒΔ 07 02 – Περιβαλλοντική πολιτική σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο (άρθρο του προϋπολογισμού 07 02 06 «Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος»).

1.4.3. *Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις*

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

Με την πρόταση θα καθιερωθεί ένα σύστημα για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ.

Η πρόταση θα συνεισφέρει στη διαφάνεια της αγοράς των βαρέων οχημάτων, γεγονός που θα προωθήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών και των χρηστών βαρέων οχημάτων. Αυτό, με τη σειρά του, θα ενθαρρύνει την καινοτομία στο επίπεδο των κατασκευαστών οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ώστε να παραχθούν οχήματα με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση για την αγορά της ΕΕ.

Υπολογίζεται ότι, εάν η παρακολούθηση και η δήλωση προκαλέσουν πρόσθετη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης του στόλου βαρέων οχημάτων της ΕΕ κατά 1 %, αυτό θα ισοδυναμεί με μείωση των εκπομπών CO₂ κατά περίπου 2,1 εκατ. τόνους.

1.4.4. *Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων*

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

Δείκτης αρ. 1: Μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και εκπομπές CO₂ ανά κατηγορία οχήματος, κατασκευαστή και κράτος μέλος από τα νέα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται στην ΕΕ και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την πιστοποίηση.

Δείκτης αρ. 2: Σύγκριση των μέσων ετήσιων εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου της ίδιας κατηγορίας οχημάτων σε διαφορετικά έτη.

Δείκτης αρ. 3: Ετήσια επισκόπηση των τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμου που εγκαθίστανται στα νέα οχήματα, με τον αντίστοιχο βαθμό διείσδυσης.

1.5. *Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας*

1.5.1. *Απαιτήσεις που θα πρέπει να καλυφθούν βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα*

Τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων που ταξινομούνται στην ΕΕ θα πρέπει να συλλέγουν και να δηλώνουν στην Επιτροπή δεδομένα παρακολούθησης των εκπομπών CO₂, χρησιμοποιώντας το αποθετήριο δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος θα πραγματοποιεί τη συλλογή και τη διαχείριση των δεδομένων. Κάθε χρόνο θα δημοσιοποιείται ένα σύνολο δεδομένων. Η Επιτροπή θα δημοσιεύει ετήσια έκθεση παρακολούθησης.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της παρέμβασης της ΕΕ

Οι αγορές για τα νέα βαρέα οχήματα και τις μεταφορικές υπηρεσίες λειτουργούν σε επίπεδο ΕΕ και αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα της ενιαίας αγοράς. Η έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO₂ από τα νέα βαρέα οχήματα δεν έχει ακόμη αντιμετωπιστεί σε κανένα από τα κράτη μέλη και αφορά την ΕΕ στο σύνολό της. Επιπλέον, οι εκπομπές CO₂ των βαρέων οχημάτων συμπεριλαμβάνονται στον ενωσιακό στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Καθώς δεν υπάρχει νομοθεσία για την παρακολούθηση και τη δήλωση σε επίπεδο ΕΕ, οι εθνικές αρχές μπορούν να εφαρμόζουν διαφορετικές προσεγγίσεις για την παρακολούθηση και τη δήλωση, γεγονός που συνεπάγεται κατακερματισμένη και αποσπασματική συλλογή των εν λόγω δεδομένων σε ολόκληρη την ΕΕ. Αυτό θα οδηγούσε σε υψηλό διοικητικό φόρτο για τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων, οι οποίοι θα έπρεπε να συμμορφώνονται με διαφορετικά συστήματα δήλωσης. Ωστόσο, από τη δημόσια διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε κατά την κατάρτιση της πρότασης διαπιστώθηκε ότι οι εθνικές αρχές θα προτιμούσαν να μην ενεργήσουν καθόλου.

Ένα πανευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα βαρέα οχήματα θα παρέχει πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο διείσδυσης και την πραγματική διάδοση των προηγμένων τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμου για τους αγοραστές βαρέων οχημάτων και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής.

Επιπλέον, η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυννοριακό πρόβλημα και ταυτόχρονα αποτελεί αντικείμενο συντρέχουσας αρμοδιότητας μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, απαιτείται συντονισμός της δράσης για το κλίμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η ανάληψη δράσης από την ΕΕ είναι δικαιολογημένη για λόγους επικουρικότητας.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, εφαρμόζεται ήδη ένα υποχρεωτικό σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης των εκπομπών CO₂ σε πανευρωπαϊκό επίπεδο²⁷. Το σύστημα έχει αποδειχθεί πολύτιμο για τη βελτίωση της διαφάνειας στην αγορά της ΕΕ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Το σύνολο δεδομένων που δημοσιεύεται ετησίως από τον ΕΟΠ χρησιμοποιείται ευρέως για τη σύγκριση των εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων στην ΕΕ. Αποτελεί επίσης τη βάση για τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και για την αξιολόγηση της ετήσιας συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τα εν λόγω πρότυπα.

Το προτεινόμενο πανευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης για τα βαρέα οχήματα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στα διδάγματα που αντλήθηκαν από το πανευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και δήλωσης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Όπως και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ο

²⁷

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 510/2011.

προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει ένα σύστημα παρακολούθησης βασισμένο στους αναγνωριστικούς αριθμούς των οχημάτων, ενώ τα δεδομένα θα υποβάλλονται τόσο από τα κράτη μέλη όσο και από τους κατασκευαστές προκειμένου να ελαχιστοποιείται η διοικητική επιβάρυνση. Όπως και στην περίπτωση του συστήματος παρακολούθησης και δήλωσης για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, για την υποβολή των στοιχείων θα χρησιμοποιείται το αποθετήριο δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος. Επιπλέον, με δεδομένη την εμπειρία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος στην παρακολούθηση των εκπομπών CO₂, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος θα επικουρεί επίσης την Επιτροπή στη διαχείριση του πανευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης για τα βαρέα οχήματα.

1.5.4. *Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα*

Η πρόταση συνάδει με τον προτεινόμενο κανονισμό [...] της Επιτροπής για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 595/2009 όσον αφορά την πιστοποίηση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις

- ☐ Πρόταση/πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**
 - ☐ Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από την [HH/MM]EEEE μέχρι την [HH/MM]EEEE
 - ☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE μέχρι το EEEE
- ☒ Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**
 - Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2018 (χωρίς δημοσιονομικές επιπτώσεις) για απεριόριστη διάρκεια,
 - και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης

- ☒ 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 τις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·
 - ☐ στην ΕΤΕπ και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·
 - ☒ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 208 και 209 του δημοσιονομικού κανονισμού·
 - ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου·
 - ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας στον βαθμό που προσφέρουν 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 που προσφέρουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
 - ☐ σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στον τομέα της ΚΕΠΠΑ δυνάμει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.
 - *Εάν αναφέρονται περισσότεροι από ένας τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

Θα χρειαστεί η συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) για την εφαρμογή των απαιτήσεων του προτεινόμενου κανονισμού σχετικά με την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO ₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα οχήματα.
--

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και δήλωσης

Προσδιορισμός της συχνότητας και των όρων.

Ο προτεινόμενος κανονισμός προσδιορίζει τη συχνότητα δήλωσης και τα στοιχεία που πρέπει να δηλώνονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές για τα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση. Τα στοιχεία που καθορίζονται στον προτεινόμενο κανονισμό θα πρέπει να δηλώνονται σε ετήσια βάση, μέσω του αποθετηρίου δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος. Προκειμένου να υποστηριχθούν τα κράτη μέλη και οι κατασκευαστές κατά την ετήσια δήλωση στοιχείων, θα παρέχεται περαιτέρω καθοδήγηση μέσω του CIRCABC.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνοι που έχουν εντοπιστεί

Τα κράτη μέλη ή οι κατασκευαστές ενδέχεται να καθυστερήσουν να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης. Προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη θα καθορίσουν τις ίδιες αρχές που είναι ήδη αρμόδιες για την παρακολούθηση και τη δήλωση για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Οι αρχές αυτές είναι εξοικειωμένες με την παρακολούθηση και τη δήλωση, ενώ τα σχετικά εργαλεία πληροφορικής θα ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο αυτόν.

Το αποθετήριο δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος είναι ένα καθιερωμένο σύστημα υποβολής στοιχείων. Μπορεί να θεωρηθεί ότι το ενδεχόμενο κατάρρευσης του συστήματος και τυχόν ζητήματα εμπιστευτικότητας έχουν αντιμετωπιστεί επαρκώς.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα εσωτερικού ελέγχου που έχει δημιουργηθεί

Οι προβλεπόμενες μέθοδοι ελέγχου καθορίζονται στον δημοσιονομικό κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του.

2.2.3. Εκτιμώμενο κόστος και όφελος των ελέγχων και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου του κινδύνου σφάλματος

Άνευ αντικειμένου

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας

Πέραν της εφαρμογής του δημοσιονομικού κανονισμού για την αποτροπή των περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας, με αξιοποίηση του καθιερωμένου συστήματος για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, θα πραγματοποιείται έλεγχος ποιότητας και επαλήθευση των υποβληθέντων δεδομένων προκειμένου να αντιμετωπίζονται τυχόν κενά ή παρατυπίες.

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 προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός [Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ ²⁸	χωρών ΕΖΕΣ ²⁹	υποψηφίων για ένταξη ³⁰ χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
2	34 02 01: Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (άμβλυση)	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
2	07 02 06: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος	ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός [Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

²⁸ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

²⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³⁰ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνητικά υποψήφιες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός 2	Διατηρήσιμη ανάπτυξη: Φυσικοί πόροι
---	--------------	-------------------------------------

[Φορέας]: <ΕΟΠ – Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος>			Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ 2019–2020
Τίτλος 1: Δαπάνες προσωπικού	Δεσμεύσεις	(1)	0,150	0,200						0,350
	Πληρωμές	(2)	0,150	0,200						0,350
Τίτλος 2: Δαπάνες υποδομών και λειτουργίας	Δεσμεύσεις	(1α)								
	Πληρωμές	(2α)								
Τίτλος 3: Επιχειρησιακές δαπάνες	Δεσμεύσεις	(3α)	0,250	0,175						0,425
	Πληρωμές	(3β)	0,250	0,175						0,425
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για [οργανισμό] <ΕΟΠ>	Δεσμεύσεις	=1+1α +3α	0,400	0,375						0,775
	Πληρωμές	=2+2α 3β	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις του [οργανισμού]

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα			Έτος 2019		Έτος 2020		Έτος N+2		Έτος N+3		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)								ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																			
	Είδος ³¹	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθμός	Συνολικός κόστος		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³² ...																				
– Δημιουργία πλατφόρμας δήλωσης			1	0,250														0,250		
Βοήθεια στον έλεγχο/διασφάλιση ποιότητας των δηλούμενων δεδομένων από τα κράτη μέλη / τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού, επικοινωνία με τις χώρες και τους κατασκευαστές, διαχείριση και συντήρηση					1	0,175												0,025		

³¹ Αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (παράδειγμα: αριθμός ανταλλαγών σπουδαστών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.)

³² Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχοι...».

βάσεων δεδομένων, υπηρεσία υποστήριξης (helpdesk) κ.λπ.																	
– Αποτέλεσμα																	
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1	1	0,250	1	0,175													0,275
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																	
– Αποτέλεσμα																	
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																	
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	1	0,250	1	0,175													0,275

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο ανθρώπινο δυναμικό του ΕΟΠ

3.2.3.1. Σύνοψη

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

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ 2019+2020
--	--------------	--------------	-------------	-------------	--	-----------------------------

Μόνιμοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)								
Μόνιμοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)								
Συμβασιούχοι υπάλληλοι	0,150	0,200						0,350
Έκτακτοι υπάλληλοι								
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες								

ΣΥΝΟΛΟ	0,150	0,200						0,350
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο προσωπικό (επιπλέον προσωπικό) – πίνακας προσωπικού

Ομάδα καθηκόντων και βαθμός	Έτος 2019	Έτος 2020	Έτος N+2	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Σύνολο AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Σύνολο AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				

Σύνολο AST/SC				
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ				

Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο προσωπικό (επιπλέον προσωπικό) – εξωτερικό προσωπικό

Συμβασιούχοι υπάλληλοι	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)
Ομάδα καθηκόντων IV	1	1		
Ομάδα καθηκόντων III	1(*)	1		
Ομάδα καθηκόντων II				
Ομάδα καθηκόντων I				
Σύνολο	2	2		

(*) οι προσλήψεις προβλέπεται να πραγματοποιηθούν κατά τα μέσα του 2019.

Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)
Σύνολο				

Αναφέρετε την προβλεπόμενη ημερομηνία πρόσληψης και προσαρμόστε το ποσό αναλόγως (εάν η πρόσληψη γίνει τον Ιούλιο, λαμβάνεται υπόψη μόνο το 50 % του μέσου κόστους) και δώστε περαιτέρω εξηγήσεις σε παράρτημα.

Πέραν του 1 έκτακτου υπαλλήλου και του 1 συμβασιούχου υπαλλήλου που ασχολούνται σήμερα στον ΕΟΠ με καθήκοντα που σχετίζονται με την παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά³³, και δεδομένης της αόριστης διάρκειας των πρόσθετων δραστηριοτήτων που προτείνονται για τον Οργανισμό, ο ΕΟΠ χρειάζεται 2 επιπλέον συμβασιούχους υπαλλήλους για την επιτέλεση των εξής καθηκόντων:

- δημιουργία, διαχείριση και συντήρηση νέων ροών δήλωσης και υποδομής ηλεκτρονικής δήλωσης, συμπεριλαμβανομένων όλων των δραστηριοτήτων πληροφορικής, που σχετίζονται την υποβολή στοιχείων για τα βαρέα οχήματα·
- διενέργεια λεπτομερούς αξιολόγησης της ποιότητας των δεδομένων και έλεγχο ποιότητας για τα δεδομένα που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού των επαφών με τις

³³

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011.

αρχές των κρατών μελών και τους εμπειρογνώμονες των κατασκευαστών, τη σχετική υποστήριξη μέσω helpdesk κ.λπ.

- συλλογή και δημοσίευση συνόλων δεδομένων στο ιστότοπο του ΕΟΠ για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων ενδιαφερομένων μερών.

Ένας συμβασιούχος υπάλληλος (ομάδας καθηκόντων IV) θα αρχίσει το 2019 να ασχολείται με την προετοιμασία και την υλοποίηση του συστήματος δήλωσης, ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα είναι πλήρως λειτουργικό το 2020. Ο δεύτερος συμβασιούχος υπάλληλος (ομάδας καθηκόντων III) θα αρχίσει το δεύτερο εξάμηνο του 2019 να ασχολείται με την υποστήριξη της υλοποίησης του συστήματος δήλωσης και την προετοιμασία των συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και ελέγχου ποιότητας των δεδομένων.

Ο σχετικός δημοσιονομικός αντίκτυπος υπολογίστηκε θεωρώντας ότι το μέσο κόστος είναι 100 000 EUR ανά έτος και ανά συμβασιούχο υπάλληλο.

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με τον ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος επαναπρογραμματισμός και να προσδιοριστούν οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού και τα αντίστοιχα ποσά.

Η προτεινόμενη πρωτοβουλία θα απαιτούσε αύξηση του δημοσιονομικού προγραμματισμού για τη συνεισφορά στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) που χρηματοδοτείται από το άρθρο 07 02 06 του προϋπολογισμού για τα έτη 2019 και 2020 κατά τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 3.2.1 ανωτέρω.

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου¹.

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

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται παρακάτω:

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί ο φορέας συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

¹ Βλ. άρθρα 11 και 17 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 του Συμβουλίου για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020.

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 διάφορα έσοδα

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ²						
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
Άρθρο ...								

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

--

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

--

² 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 25 % για έξοδα είσπραξης.