



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στις 13 Δεκεμβρίου 2018 το Γενικό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση στις ευθείες προσφυγές T-339/16 (*Ville de Paris/Επιτροπή*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Επιτροπή*) και T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Επιτροπή*) κατά του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6)¹. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 όρισε τους συντελεστές συμμόρφωσης που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του οχήματος με τα όρια εκπομπών κατά την εκτέλεση δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Οι επίμαχοι συντελεστές συμμόρφωσης χρησιμοποιήθηκαν για τη σταδιακή μείωση της απόκλισης μεταξύ των εκπομπών που μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και εκείνων που μετρώνται στο εργαστήριο.

Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται σχετικά με την τεχνική αναγκαιότητα των συντελεστών συμμόρφωσης. Το Δικαστήριο κρίνει ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 εκ των πραγμάτων τροποποιεί το όριο των 80 mg/km που καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 715/2007, επιτρέποντας υψηλότερο επίπεδο εκπομπών σε δοκιμές των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε σύγκριση με το αντίστοιχο κατά τη μέτρηση των εκπομπών υπό εργαστηριακές συνθήκες. Το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι μόνο ο ίδιος ο νομοθέτης θα μπορούσε να έχει θεσπίσει τους συντελεστές συμμόρφωσης, δεδομένου ότι άπτεται ενός ουσιώδους στοιχείου νομοθετικής πράξης [του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007²]. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο ακύρωσε το μέρος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 στο οποίο καθορίζονταν οι συντελεστές συμμόρφωσης.

Ο χαρακτήρας της ακύρωσης είναι μερικός. Ως εκ τούτου, η διαδικασία δοκιμής RDE, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής³ και τροποποιήθηκε περαιτέρω με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ και 2018/1832⁶ της Επιτροπής, παραμένει σε ισχύ και πρέπει να εξακολουθήσει να εκτελείται κατά την έγκριση τύπου.

¹ ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1.

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1).

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές που εκλύονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 708).

Η ανάγκη να εγκριθεί η παρούσα πρόταση απορρέει άμεσα από την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στις ευθείες προσφυγές T-339/16, T-352/16 και T-391/16 και η ταχεία έγκρισή της είναι ζωτικής σημασίας, προκειμένου να αποφευχθεί η ανασφάλεια δικαίου σχετικά με τις εγκρίσεις τύπου που έχουν ήδη χορηγηθεί από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, καθώς και σχετικά με τις μελλοντικές εγκρίσεις τύπου. Πράγματι, είναι σημαντικό οι οικονομικοί φορείς να γνωρίζουν με σαφήνεια τους εφαρμοστέους κανόνες το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου αρχίσει να ισχύει η απόφαση, στις 23 Φεβρουαρίου 2020. Για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανή ανασφάλεια δικαίου, ο χρόνος στο άρθρο 3 έχει οριστεί σε τρεις ημέρες.

Προκειμένου να αποφευχθεί η ανασφάλεια δικαίου σχετικά με τις εγκρίσεις τύπου που έχουν ήδη χορηγηθεί από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, το Γενικό Δικαστήριο καθυστερεί τα αποτελέσματα της ακύρωσης κατά 12 μήνες, κατ' ανώτατο όριο (δηλαδή μέχρι τις 23 Φεβρουαρίου 2020), προκειμένου να δοθεί χρόνος στην Επιτροπή να εφαρμόσει την απόφαση.

Εν τω μεταξύ, και προκειμένου να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη επιβάρυνση των κατασκευαστών που έχουν ήδη σχεδιάσει τα οχήματά τους λαμβάνοντας υπόψη τη διαδικασία RDE η οποία είχε εγκριθεί κατά το παρελθόν, η Επιτροπή αποφάσισε να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την επαναφορά των συντελεστών συμμόρφωσης που είχαν εγκριθεί κατά το παρελθόν.

Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει επίσης ο νομοθέτης να αναθέτει στην Επιτροπή την ετήσια αναθεώρηση προς τα κάτω των συντελεστών συμμόρφωσης που καθορίζονται από τον νομοθέτη, ώστε να αντικατοπτρίζεται η πρόοδος στην ορθότητα του φορητού εξοπλισμού μέτρησης. Με τον τρόπο αυτό, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης θα μειωθούν σταδιακά ακόμη περισσότερο.

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

Οι κανονισμοί για τις εκπομπές εγκρίνονται ως μέρος του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου των αυτοκινήτων, των ημιφορηγών, των φορηγών, των λεωφορείων και των πούλμαν. Τα διαδοχικά πρότυπα «Euro» ορίζονται με αραβικούς αριθμούς για τα ελαφρά οχήματα (αυτοκίνητα και ημιφορηγά) και με λατινικούς αριθμούς για τα βαρέα οχήματα (φορηγά, λεωφορεία και πούλμαν). Τα πιο πρόσφατα πρότυπα είναι το Euro 6 για τα ελαφρά οχήματα και το Euro VI για τα βαρέα οχήματα:

- Η οδηγία 2007/46/EK⁷ προβλέπει κοινό νομικό πλαίσιο για την έγκριση τύπου των αυτοκινήτων, των ημιφορηγών, των φορηγών, των λεωφορείων και των πούλμαν.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1832 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής με σκοπό τη βελτίωση των δοκιμών και των διαδικασιών έγκρισης τύπου εκπομπών για τα ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τη συμμόρφωση εν χρήσει και εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, και τη θέσπιση διατάξεων για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 301 της 27.11.2018, σ. 1).

⁷ 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).

- Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα πρότυπα Euro 5 και 6 καθορίζει τα όρια εκπομπών για τα αυτοκίνητα όσον αφορά τους ρυθμιζόμενους ρύπους, και ιδίως τα οξείδια του αζώτου (NO_x, δηλαδή τις συνδυασμένες εκπομπές NO και NO₂) σε 80 mg/km.
- Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 εφαρμόζει και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 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.
- Οι κανονισμοί 2017/1151 (παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων) και 2018/1832 (Εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης 4) καθορίζουν τις νέες διαδικασίες δοκιμών για την έγκριση τύπου οχήματος και επιτρέπουν τις δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών από ανεξάρτητα πιστοποιημένα εργαστήρια.
- Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 απαιτεί τη συμμόρφωση των νέων βαρέων οχημάτων και κινητήρων με τα νέα όρια εκπομπών και ορίζει συμπληρωματικές απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες.
- Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής εφαρμόζει και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων οχημάτων (Euro VI).

Τα διαδοχικά πρότυπα εκπομπών Euro έχουν οδηγήσει σε πολύ σημαντικές μειώσεις εκπομπών σωματιδίων καυσαερίων, τόσο σε μάζα (PM) όσο και σε αριθμό (PN), και άλλων ρύπων, όπως οι υδρογονάνθρακες (HC) και το μονοξείδιο του άνθρακα (CO). Ωστόσο, οι εκπομπές NO_x —και ιδίως οι εκπομπές διοξειδίου του αζώτου (NO₂)— από τις οδικές μεταφορές δεν έχουν μειωθεί όσο αναμενόταν με την καθιέρωση των προτύπων Euro από το 1991. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εκπομπές κατά τη διάρκεια των «πραγματικών» συνθηκών οδήγησης είναι συχνά υψηλότερες από εκείνες που μετρώνται κατά τη διάρκεια της δοκιμής έγκρισης τύπου (ιδίως για τα ντιζελοκίνητα οχήματα).

Για να αντιμετωπιστούν οι υψηλές εκπομπές επιβατηγών αυτοκινήτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, όπου παρατηρήθηκε σημαντική απόκλιση από τις εργαστηριακές δοκιμές κατά τα τελευταία έτη, η Επιτροπή ανέπτυξε τη διαδικασία δοκιμής RDE, η οποία εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2017. Αυτή η διαδικασία δοκιμής, η οποία αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές εκπομπές επί του οδικού δικτύου και μειώνει την απόκλιση μεταξύ των εκπομπών που μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και εκείνων που μετρώνται στο εργαστήριο, χρησιμοποιεί φορητές συσκευές ανάλυσης εκπομπών επί του οχήματος για τη μέτρηση των εκπομπών κατά τη διάρκεια ρεαλιστικής δοκιμής σε πραγματικές συνθήκες.

Η διαδικασία RDE συμπληρώνει την εργαστηριακή διαδικασία, έτσι ώστε να επιβεβαιώνεται ότι τα επίπεδα εκπομπών NO_x και PN που μετρώνται κατά τη διάρκεια της εργαστηριακής δοκιμής παραμένουν χαμηλά και σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Τα ελαφρά οχήματα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με την τελευταία έκδοση των προτύπων εκπομπών ως «Euro 6d-TEMP» ή «Euro 6d» πιστοποιούνται με δοκιμές εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Εκτός από την ουσιαστική τροποποίηση του καθεστώτος δοκιμών, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκινήτων οχημάτων θα επιτρέψει την

αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η ποιότητα του αέρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει βελτιωθεί τις τελευταίες δεκαετίες, χάρη στις κοινές προσπάθειες της ΕΕ και των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών. Η βελτίωση αυτή περιλαμβάνει μειώσεις των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από το 2000 κατά 10 % έως 70 %, ανάλογα με τον ρύπο (και μειώσεις κατά 42 % για τα NO_x). Οι μειώσεις αυτές οφείλονται και στις επιτυχίες που σημειώνονται στον έλεγχο των εκπομπών μέσω της ενσωμάτωσης των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των μεταφορών⁸.

Ωστόσο, διάφορες πόλεις ανά την Ευρωπαϊκή Ένωση εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα με τις συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου (NO₂) στην ατμόσφαιρα, με τις οδικές μεταφορές να συνεχίζουν να αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή των υπερβάσεων των οριακών τιμών που καθορίζονται από την οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (οδηγία 2008/50/EK) με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από κινδύνους. Για το 2016, 19 κράτη μέλη ανέφεραν υπερβάσεις⁹, επί το πλείστον σε αστικές περιοχές και λόγω υψηλών εκπομπών NO_x (NO + NO₂) από την τοπική κυκλοφορία. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις εκπομπές NO_x των ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών, οι οποίες μπορεί να είναι σημαντικά υψηλότερες υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε σχέση με τα κανονιστικά όρια εκπομπών που μετρώνται σε εργαστηριακό κύκλο δοκιμής¹⁰.

Τα υποχρεωτικά όρια εκπομπών NO_x για ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα στην ΕΕ μειώθηκαν σταδιακά από 500 mg/km στο πρότυπο Euro 3 (δεν είχαν οριστεί όρια NO_x για τα ντιζελοκίνητα οχήματα κατηγορίας Euro 1 και Euro 2) σε 80 mg/km στο πρότυπο Euro 6¹¹. Ωστόσο, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι, παρά τα ολοένα και πιο αυστηρά όρια των NO_x, τα οποία επαληθεύονται υπό εργαστηριακές συνθήκες και σε τυποποιημένο κύκλο δοκιμών, οι πραγματικές εκπομπές NO_x υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης δεν μειώθηκαν στον ίδιο βαθμό (Weiss et al. 2011).

Η Επιτροπή, ανταποκρινόμενη σε αυτή την πρόκληση, ανέπτυξε τη διαδικασία δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Αυτή η νέα διαδικασία δοκιμής είναι ζωτικής σημασίας για τον έλεγχο των εκπομπών NO_x από τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Εφαρμόστηκε για πρώτη φορά για σκοπούς παρακολούθησης από τις αρχές του 2016, προκειμένου να συμπληρώσει την εργαστηριακή δοκιμή· σε νέους τύπους οχημάτων εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, ενώ από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 θα εφαρμόζεται σε όλα τα νέα οχήματα.

⁸ Βλέπε: COM(2018) 330 Μια Ευρώπη που προστατεύει: Καθαρός αέρας για όλους.

⁹ Βλέπε: ΕΟΠ, 2019. Air Quality in Europe – 2018 report (Εκθεση σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη για το 2018).
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το 40 % περίπου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου στην ΕΕ. Από το σύνολο των εκπεμπόμενων οξειδίων του αζώτου από την κυκλοφορία, περίπου το 80 % προέρχεται από ντιζελοκίνητα οχήματα.

¹¹ Η οριακή τιμή NO_x στο πρότυπο Euro 6 θεσπίστηκε το 2007 και άρχισε να εφαρμόζεται για τους νέους τύπους τον Σεπτέμβριο του 2014 και για τα νέα οχήματα τον Σεπτέμβριο του 2015.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Όπως και άλλες νομοθετικές πράξεις σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, η υπό εξέταση δράση βασίζεται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ, το οποίο διασφαλίζει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αναγκαία, προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνιση φραγμών στην ενιαία αγορά, ιδίως στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και λόγω του διεθνικού χαρακτήρα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κλιματικής αλλαγής. Παρά το γεγονός ότι οι επιπτώσεις των κύριων τοξικών ατμοσφαιρικών ρύπων είναι σοβαρότερες κοντά στην πηγή, οι επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα δεν περιορίζονται στο τοπικό επίπεδο και η διασυννοριακή ρύπανση αποτελεί σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημα, που συχνά ματαιώνει τις εθνικές λύσεις. Από τα ατμοσφαιρικά μοντέλα προκύπτει ότι η ρύπανση που εκπέμπεται σε ένα κράτος μέλος συμβάλλει στη ρύπανση σε άλλα κράτη μέλη. Για την επίλυση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης απαιτείται συντονισμένη δράση σε κλίμακα ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι αναλογική, καθώς προβλέπει την αναγκαία νομική αλλαγή και, ταυτόχρονα, δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της μείωσης των εκπομπών ρύπων από τα μηχανοκίνητα οχήματα, αφενός, και της διασφάλισης της ασφάλειας δικαίου για τους κατασκευαστές οχημάτων, αφετέρου. Η πρόταση προβλέπει τις αναγκαίες νομικές προϋποθέσεις, ώστε να διασφαλίζονται, στο μέτρο του δυνατού, ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η έκδοση κανονισμού ενδείκνυται διότι τροποποιεί υφιστάμενο κανονισμό.

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

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

Άνευ αντικείμενου

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή έστειλε ερωτηματολόγιο στα ενδιαφερόμενα μέρη της αυτοκινητοβιομηχανίας πριν από την έγκριση των συντελεστών συμμόρφωσης RDE. Στο εν λόγω ερωτηματολόγιο ζητούνταν τεχνικές πληροφορίες και δεδομένα, με στόχο την τεκμηρίωση της αξιολόγησης της Επιτροπής. Οι ερωτήσεις επικεντρώνονταν στα ακόλουθα τρία στοιχεία:

α) στη σύνθεση του στόλου των νέων οχημάτων ντίζελ όσον αφορά τις τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών NOx·

β) στα διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με τις τρέχουσες επιδόσεις εκπομπών των εν λόγω οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

γ) σε πληροφορίες σχετικά με τις γενικές δυνατότητες βελτίωσης των επιδόσεων τους όσον αφορά τις εκπομπές NO_x.

Ελήφθησαν τέσσερις απαντήσεις. Οι απαντήσεις αυτές προέρχονταν από την Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA), την Ένωση Ελέγχου των Εκπομπών με Καταλύτη (AECC), μια ένωση κατασκευαστών οχημάτων (η απάντηση της οποίας υποβλήθηκε υπό την προϋπόθεση της ανωνυμίας) και από έναν σημαντικό προμηθευτή της κατηγορίας 1 (η απάντηση του οποίου υποβλήθηκε υπό την προϋπόθεση της ανωνυμίας). Κανένας μεμονωμένος κατασκευαστής οχημάτων δεν παρείχε πληροφορίες, παρά το γραπτό και αρκετά προφορικά αιτήματα στις σχετικές ομάδες εργασίας. Από τις τέσσερις απαντήσεις που ελήφθησαν, μόνο οι απαντήσεις της AECC και του προμηθευτή της κατηγορίας 1 παρείχαν σχετικές πληροφορίες και δεδομένα. Οι υπόλοιπες δύο απαντήσεις αποδείχθηκαν πολύ περιορισμένης χρησιμότητας στο συγκεκριμένο πλαίσιο.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιας**

Πριν από την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646, το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Επιτροπής πραγματοποίησε μετα-μελέτη των δεδομένων για τις εκπομπές NO_x από τις δοκιμές φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS) που πραγματοποιήθηκαν σε ντιζελοκίνητα οχήματα κατηγορίας Euro 6. Το σύνολο δεδομένων που προέκυψε περιλάμβανε 36 ντιζελοκίνητα οχήματα διαφόρων τύπων και 234 επιμέρους δοκιμαστικές διαδρομές. Επρόκειτο για ένα πλήρες και αξιόπιστο σύνολο δεδομένων, το οποίο έδειξε ότι το διάμεσο επίπεδο εκπομπών NO_x των ντιζελοκινήτων οχημάτων κατηγορίας Euro 6 σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης ήταν περίπου 4 (δηλαδή τετραπλάσιο του κανονιστικού ορίου NO_x).

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση. Η πρωτοβουλία αυτή απλώς τροποποιεί τη νομική πράξη με την οποία θεσπίζονται οι ίδιοι υφιστάμενοι συντελεστές συμμόρφωσης που είναι απαραίτητοι για την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας δοκιμής RDE και εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει περαιτέρω προς τα κάτω τον συντελεστή συμμόρφωσης, προσαρμόζοντάς τον στην τεχνική πρόοδο. Οι συντελεστές συμμόρφωσης δεν επηρεάζουν τα υφιστάμενα όρια εκπομπών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, τα οποία υποβλήθηκαν σε εκτίμηση επιπτώσεων κατά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007¹².

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου.

¹² Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής — Παράρτημα της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ και της οδηγίας .../ΕΚ — Εκτίμηση επιπτώσεων [COM (2005) 683 τελικό].

/* SEC/2005/1745 */

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Άνευ αντικειμένου.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Άνευ αντικειμένου.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 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

(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 114,

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,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² είναι μία από τις χωριστές κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου το οποίο ορίζεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 απαιτεί τη συμμόρφωση των νέων ελαφρών οχημάτων με ορισμένα όρια εκπομπών (πρότυπα Euro 5 και Euro 6) και καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων. Οι ειδικές τεχνικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την

¹ ΕΕ C της , , σ. .

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

³ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων 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).

εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού ορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁴ και, στη συνέχεια, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής⁵.

- (3) Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου που σχετίζονται με τις εκπομπές από μηχανοκίνητα οχήματα έγιναν σταδιακά πολύ αυστηρότερες μέσω της θέσπισης και της επακόλουθης αναθεώρησης των προτύπων Euro. Ενώ τα οχήματα γενικά έχουν επιτύχει σημαντικές μειώσεις εκπομπών σε όλο το φάσμα των ρυθμιζόμενων ρύπων, δεν συνέβη το ίδιο με τις εκπομπές NOx από κινητήρες ντίζελ ή τα σωματίδια για κινητήρες απευθείας έγχυσης βενζίνης, που εγκαθίστανται ιδίως σε ελαφρά οχήματα. Επομένως, απαιτούνται ενέργειες για τη διόρθωση της κατάστασης αυτής.
- (4) Η Επιτροπή πραγματοποίησε λεπτομερή ανάλυση των διαδικασιών, των δοκιμών και των απαιτήσεων έγκρισης τύπου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 βάσει δικής της έρευνας και εξωτερικών πληροφοριών και διαπίστωσε ότι οι εκπομπές που παράγονται κατά την πραγματική οδήγηση στον δρόμο από οχήματα της κατηγορίας Euro 5 ή Euro 6 υπερβαίνουν σημαντικά τις εκπομπές που μετρώνται με τον κανονιστικό νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC), ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές NOx από οχήματα ντίζελ.
- (5) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέπτυξε νέα μεθοδολογία για τη δοκιμή των εκπομπών των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης: τη διαδικασία δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Η διαδικασία δοκιμής RDE θεσπίστηκε με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/427⁶ και (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής⁷, ενσωματώθηκε στη συνέχεια στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 και βελτιώθηκε περαιτέρω με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής⁸.

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές που εκλύονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 708).

- (6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646⁹ εισήγαγε τις ημερομηνίες εφαρμογής της διαδικασίας δοκιμής RDE, καθώς και τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιήθηκαν συντελεστές συμμόρφωσης ανά ρύπο, ώστε να ληφθούν υπόψη οι στατιστικές και τεχνικές αβεβαιότητες των μετρήσεων που πραγματοποιούνται μέσω φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS).
- (7) Στις 13 Δεκεμβρίου 2018 το Γενικό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-339/16, T-352/16 και T-391/16¹⁰ σχετικά με προσφυγή για την ακύρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646. Το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε το μέρος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 που καθόριζε τους συντελεστές συμμόρφωσης οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αποτελεσμάτων της δοκιμής RDE με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Το Δικαστήριο έκρινε ότι μόνο ο νομοθέτης θα μπορούσε να εισαγάγει αυτούς τους συντελεστές συμμόρφωσης, δεδομένου ότι άπτονταν ενός ουσιώδους στοιχείου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (8) Το Γενικό Δικαστήριο δεν αμφισβήτησε την τεχνική αιτιολόγηση των συντελεστών συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου, και δεδομένου ότι, στο παρόν στάδιο τεχνολογικής ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει απόκλιση μεταξύ των εκπομπών που μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και εκείνων που μετρώνται στο εργαστήριο, είναι σκόπιμο να εισαχθούν οι συντελεστές συμμόρφωσης στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (9) Προκειμένου να επιτραπεί στους κατασκευαστές να συμμορφωθούν με τα όρια εκπομπών Euro 6 στο πλαίσιο της διαδικασίας δοκιμής RDE, τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE θα πρέπει να εισαχθούν σε δύο στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, θα πρέπει να εφαρμόζεται προσωρινός συντελεστής συμμόρφωσης, ενώ σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο ο τελικός συντελεστής συμμόρφωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τους τελικούς συντελεστές συμμόρφωσης υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου.
- (10) Η Συνθήκη της Λισαβόνας εισήγαγε για τον νομοθέτη τη δυνατότητα να αναθέτει στην Επιτροπή την εξουσία έκδοσης μη νομοθετικών πράξεων γενικής ισχύος που συμπληρώνουν ή τροποποιούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης. Τα μέτρα τα οποία μπορούν να καλυφθούν με εξουσιοδοτήσεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 290 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, αντιστοιχούν κατ' αρχήν σε αυτά που καλύπτονται από την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου¹¹. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν στο άρθρο 290 της ΣΛΕΕ οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 που προβλέπουν τη χρήση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο.
- (11) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι εκπομπές των οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

¹⁰ Απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles και Ayuntamiento de Madrid κατά Επιτροπής*, T-339/16, T-352/16 και T-391/16, ΕΥ:Τ:2018:927.

¹¹ Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) όσον αφορά τους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 με τους εν λόγω αναθεωρημένους κανόνες, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών· τις απαιτήσεις για την εφαρμογή της απαγόρευσης της χρήσης διατάξεων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών· τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της υποχρέωσης του κατασκευαστή να παρέχει απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος· και την έγκριση αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τα σωματίδια. Η εξουσιοδότηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, με σκοπό την αναθεώρηση προς τα κάτω των τελικών συντελεστών συμμόρφωσης προκειμένου να αποτυπώνουν την τεχνική πρόοδο στα PEMS, την αναπροσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων και τη θέσπιση οριακών τιμών που βασίζονται στον αριθμό των σωματιδίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (12) Για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της εφαρμογής με βάση την τεχνική πρόοδο, οι κανονιστικές διαδικασίες με έλεγχο που εκκρεμούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού επί των οποίων η επιτροπή έχει ήδη γνωμοδοτήσει θα πρέπει να ολοκληρωθούν σύμφωνα με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (13) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του άρθρου 4 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 715/2007, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση κανόνων σχετικά με τις εκπομπές από τα μηχανοκίνητα οχήματα με σκοπό την επίτευξη των βασικών στόχων για την ποιότητα του αέρα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, επειδή τα μηχανοκίνητα οχήματα με έγκυρη έγκριση τύπου μπορούν να τεθούν σε εμπορία πέραν των εθνικών συνόρων, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 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 εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

παρόν κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (15) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το άρθρο 2 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ύστερα από αίτηση του κατασκευαστή, η έγκριση τύπου που χορηγείται βάσει του παρόντος κανονισμού μπορεί να επεκταθεί από τα οχήματα που καλύπτονται στην παράγραφο 1 σε οχήματα των κατηγοριών M₁, M₂, N₁ και N₂, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2 840 kg και τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. »·

- (2) Στο άρθρο 3 η εισαγωγή αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: »·

- (3) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε χρήση στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν επίσης ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε χρήση στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την τήρηση των ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα I. Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, οι τιμές εκπομπών οι οποίες προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) διαιρούνται με τον εφαρμοστέο συντελεστή συμμόρφωσης που ορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος I. Το αποτέλεσμα παραμένει κάτω από τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του εν λόγω παραρτήματος.»·

β) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τις ειδικές διαδικασίες και απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2. »·

- (4) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.»·

β) Στην παράγραφο 3, η εισαγωγική περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 και 2 με τη θέσπιση ειδικών απαιτήσεων και την ανάπτυξη ειδικών διαδικασιών, δοκιμών και απαιτήσεων για την έγκριση τύπου που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο σχετικά με:»·

(5) Στο άρθρο 6 παράγραφος 7, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στην περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές δεν είναι ακόμη διαθέσιμες ή δεν συμφωνούν με τον παρόντα κανονισμό τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, ο κατασκευαστής τις παρέχει εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου. »·

(6) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α για τη συμπλήρωση των άρθρων 6 και 7. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει τον ορισμό και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων, με ιδιαίτερη προσοχή στις ειδικές ανάγκες των ΜΜΕ.»·

(7) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με ισχύ από τις 2 Ιουλίου 2007 οι εθνικές αρχές δεν μπορούν να αρνηθούν σε κατασκευαστή που υποβάλλει σχετική αίτηση, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων από οχήματα, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέο τύπο οχήματος, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος, όταν το σχετικό όχημα συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, και ιδίως με τις οριακές τιμές Euro 5 που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I ή με τις αντίστοιχες τιμές Euro 6 που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, με την επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.»

β) Οι παράγραφοι 4 και 5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2014, και από 1ης Σεπτεμβρίου 2015 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N₁ κλάσεις II και III και κατηγορίας N₂, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, και ιδίως με τις οριακές τιμές Euro 6 οι οποίες παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I.

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή

συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

5. Με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2015, και από 1ης Σεπτεμβρίου 2016 στην περίπτωση των οχημάτων της κατηγορίας N₁ κλάσεις II και III και της κατηγορίας N₂, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, και ιδίως με τις οριακές τιμές Euro 6 οι οποίες παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι [«όπως καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο»], θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.»

- (8) Το άρθρο 11 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι εθνικές αρχές, όσον αφορά τις νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα εάν δεν ανήκουν σε τύπο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.»

- (9) Στο άρθρο 12 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν οικονομικά κίνητρα όσον αφορά τα οχήματα μαζικής παραγωγής που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.»

- (10) Στο άρθρο 14, οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α, προκειμένου να θεσπίζει τα ακόλουθα μέτρα με βάση τα αποτελέσματα του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων της ΟΕΕ/ΗΕ, που διεξάγεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Φόρουμ για την Εναρμόνιση των Κανονισμών σχετικά με τα Οχήματα, χωρίς να μειώνει το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος εντός της Ένωσης:

α) να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την αναθεώρηση των οριακών τιμών της μάζας σωματιδίων και του αριθμού σωματιδίων που καθορίζονται στο παράρτημα Ι·

β) να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό με την έγκριση αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τους αριθμούς των σωματιδίων.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α όσον αφορά τα ακόλουθα:

α) τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού προκειμένου να προσαρμοστούν οι διαδικασίες, οι δοκιμές και οι απαιτήσεις, καθώς και οι κύκλοι δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών, ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

β) την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή, στην τεχνική πρόοδο, των τελικών συντελεστών συμμόρφωσης που αφορούν τη ρύπανση οι οποίοι καθορίζονται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι.»

(11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 8 και στο άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις ... *[ημερομηνία έναρξης ισχύος]*. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, το άρθρο 8 και το άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των ήδη σε ισχύ κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή συμβουλευείται εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016.
5. Μόλις εκδώσει μια 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 5 παράγραφος 3, το άρθρο 8 και το άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 3 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) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»·
- (13) Το παράρτημα Ι τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις εκκρεμούσες διαδικασίες βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3, του άρθρου 8 και του άρθρου 14 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, στις οποίες η επιτροπή έχει ήδη γνωμοδοτήσει σύμφωνα με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος