I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 443/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 CO_2 από ελαφρά οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας κατά τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι ο καθορισμός προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ταξινομούμενα στην Κοινότητα, διά των οποίων υλοποιείται εν μέρει η ολοκληρωμένη προσέγγιση της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα ενώ διασφαλίζεται και η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(2) Η σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου [3], απαιτεί απ' όλα τα μέρη να διατυπώσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, εφόσον απαιτείται, περιφερειακά προγράμματα μέτρων για την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρότεινε τον Ιανουάριο του 2007 να επιδιωχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο διεθνών διαπραγματεύσεων, ο στόχος μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 30 % από τις αναπτυγμένες χώρες μέχρι το έτος 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους 1990), να αναλάβει δε η ίδια η Ένωση σταθερή ανεξάρτητη δέσμευση για την επίτευξη μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 20 % μέχρι το 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990), ανεξαρτήτως των μειώσεων που έχουν επιτύχει άλλες ανεπτυγμένες χώρες. Ο στόχος αυτός επικυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(3) Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες ουσιώδεις μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν σε επίπεδο κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της κοινοτικής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ και οι εκπομπές του εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, θα ακυρωθούν σημαντικά οι μειώσεις που επιτυγχάνονται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

(4) Οι κοινοτικοί στόχοι για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα παρέχουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO_2, απ' ό,τι θα το πετύχαιναν οι επιμέρους εθνικοί στόχοι μείωσης. Κατά τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την αγορά και για την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο επιβαλλόμενο κόστος στις επιχειρήσεις και τα οφέλη από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.

[1] ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 1.

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2008 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην ΕΕ) και απόφαση του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2009.

[3] ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

(5) Ο παρών κανονισμός αξιοποιεί την καθιερωμένη διαδικασία μέτρησης και παρακολούθησης των εκπομπών CO_2 των οχημάτων που έχουν καταχωριστεί εντός της Κοινότητας σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000, για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO_2 από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα [1], έχει δε σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO_2 να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε κοινοτική κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων τους στην Κοινότητα.

(6) Το 1995 η Επιτροπή θέσπισε κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα αυτοκίνητα. Η στρατηγική βασιζόταν σε τρεις πυλώνες: εκούσιες δεσμεύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία για την περιστολή των εκπομπών, βελτιώσεις στην ενημέρωση των καταναλωτών και προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου μέσω φορολογικών μέτρων.

(7) Το 1998, η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) ανέλαβε δέσμευση για μείωση του μέσου επιπέδου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO_2/km μέχρι το 2008, ενώ το 1999 η Ένωση Ιαπώνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (JAMA) και η Ένωση Κορεατών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (KAMA) ανέλαβαν ανάλογη δέσμευση για μείωση του μέσου όρου εκπομπών από πωλούμενα καινούργια αυτοκίνητα σε 140 g CO_2/km μέχρι το έτος 2009. Οι δεσμεύσεις αυτές αναγνωρίστηκαν με τη σύσταση 1999/125/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα [2] (ACEA), τη σύσταση 2000/303/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά οχήματα (KAMA) [3] και τη σύσταση 2000/304/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2000, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά οχήματα (JAMA) [4].

(8) Στις 7 Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε δύο παράλληλες ανακοινώσεις: την ανακοίνωση με αντικείμενο τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και την ανακοίνωση με αντικείμενο το ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21ο αιώνα, CARS 21. Στις ανακοινώσεις υπογραμμίζεται ότι, ενώ έχει σημειωθεί πρόοδος στην πορεία επίτευξης του στόχου των 140 g CO_2/km μέχρι το 2008/2009, ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO_2/km δεν θα επιτευχθεί μέχρι το 2012 αν δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα.

(9) Οι ανακοινώσεις πρότειναν την διαμόρφωση ολοκληρωμένης προσέγγισης για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km μέχρι το 2012 και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με έμφαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO_2 ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO_2/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων. Βάσει των εκουσίων δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι κατασκευαστές, το νομοθετικό πλαίσιο διέπει όσα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη στη μέτρηση των εκπομπών CO_2 των επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων [5]. Περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO_2/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, θα επέλθει με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιωσίμων βιοκαυσίμων.

(10) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, που θα λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των ευρωπαίων κατασκευαστών αυτοκινήτων και θα αποφεύγουν κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της Κοινότητας βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που να αφορούν αμεσότερα τη χρήση, όπως η διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας.

(11) Θα πρέπει να προβλεφθεί στον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης επαρκής χρηματοδότηση για την προαγωγή της ανάπτυξης των τεχνολογιών δραστικής μείωσης των εκπομπών CO_2 που προέρχονται από οδικά οχήματα.

(12) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά αυτοκινήτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO_2 για επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των αυτοκινήτων. Για να περιγραφεί η χρηστικότητα αυτή, η μάζα αποτελεί ενδεδειγμένη παράμετρο που επιτρέπει τον συσχετισμό με τις τωρινές εκπομπές, οπότε θα μπορούσε να οδηγήσει σε ρεαλιστικότερους και ανταγωνιστικώς πιο ουδέτερους στόχους, ενώ παράλληλα τα δεδομένα για τη μάζα είναι ευχερώς διαθέσιμα. Θα πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα για εναλλακτικές παραμέτρους χρηστικότητας, όπως το αποτύπωμα (μετατρόχιο επί μεταξόνιο), ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρηστικότητα. Η Επιτροπή θα πρέπει έως το 2014 να επανεξετάσει τη διαθεσιμότητα στοιχείων και, εφόσον απαιτείται, να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αναπροσαρμογή της παραμέτρου της χρηστικότητας.

(13) Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και συνεκτιμά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών πρόωσης θα πρέπει να προαχθεί ιδιαιτέρως, δεδομένου ότι προκαλούν εκπομπές σημαντικά χαμηλότερες σε σχέση με τα παραδοσιακά επιβατικά αυτοκίνητα. Κατ' αυτόν τον τρόπο προάγεται η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα να περιληφθούν τα μέτρα της οικολογικής καινοτομίας στην αναθεώρηση των διαδικασιών ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, λαμβάνοντας υπόψη τον τεχνικό και οικονομικό αντίκτυπο.

[1] ΕΕ L 202 της 10.8.2000, σ. 1.
[2] ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 49.
[3] ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 55.
[4] ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 57.
[5] ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

(14) Αναγνωρίζοντας ότι είναι ιδιαίτερα υψηλό το κόστος, τόσο για την έρευνα και την ανάπτυξη, όσο και για τη μοναδιαία παραγωγή για τις πρώτες γενεές τεχνολογιών οχημάτων πολύ χαμηλών εκπομπών άνθρακα που προβλέπεται να κυκλοφορήσουν στην αγορά μετά την έναρξη ισχύος του, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί, επίσης, στην επιτάχυνση και τη διευκόλυνση, προσωρινά, της διαδικασίας διάθεσης στην κοινοτική αγορά οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών άνθρακα στα αρχικά στάδια της διάθεσής τους στο εμπόριο.

(15) Η χρήση ορισμένων εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να αποφέρει σημαντικές μειώσεις των εκπομπών CO_2 από την παραγωγή έως την κατανάλωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω ανάπτυξης ορισμένων οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων στην ευρωπαϊκή αγορά.

(16) Για λόγους συνοχής με την προσέγγιση που έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής της Επιτροπής για το CO_2 και τα αυτοκίνητα, ειδικότερα σχετικά με τις εκούσιες δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί από τις ενώσεις κατασκευαστών, ο στόχος θα πρέπει να εφαρμοστεί στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα για πρώτη φορά και τα οποία, με εξαίρεση ένα περιορισμένο διάστημα για την αποτροπή καταχρήσεων, δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας.

(17) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά [1], καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου, σύμφωνα με την ανωτέρω οδηγία και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

(18) Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικών χρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και κατά συνέπεια τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για παροχή βοήθειας σε άτομα με αναπηρίες θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί στην κατηγορία M_1 πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα οποία είναι ειδικώς κατασκευασμένα για να δέχονται σε εμπορική βάση τη χρήση αναπηρικών αμαξιδίων εντός του οχήματος και ανταποκρίνονται στον ορισμό του οχήματος ειδικής χρήσης του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

(19) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν την ευελιξία να αποφασίζουν τον τρόπο κατά το οποίο θα επιτύχουν τους στόχους τους με βάση τον παρόντα κανονισμό και θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υπολογίζουν τον μέσο όρο των εκπομπών στο στόλο των καινούργιων οχημάτων τους, αντί να υποχρεούνται να τηρούν στόχους CO_2 για κάθε μεμονωμένο αυτοκίνητο. Από τους κατασκευαστές θα πρέπει να ζητηθεί, συνεπώς, να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές για όλα τα καινούργια αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα και για τα οποία είναι υπεύθυνοι δεν υπερβαίνει το μέσον όρο των στόχων εκπομπών για τα εν λόγω αυτοκίνητα. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί σταδιακά από το 2012 έως το 2015, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση.

(20) Δεν κρίνεται σκόπιμη η χρήση της ίδιας μεθόδου προσδιορισμού των στόχων μείωσης των εκπομπών και για τους μεγάλους κατασκευαστές και για τους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής που θεωρούνται ανεξάρτητοι, βάσει των κριτηρίων που καθορίζει η οδηγία. Για τους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής θα πρέπει να ισχύουν εναλλακτικοί στόχοι μείωσης εκπομπών, ανάλογοι προς τις τεχνολογικές δυνατότητες καθενός για μείωση των ειδικών εκπομπών CO_2 από τα οχήματά του, και σύμφωνοι προς τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τομέα της αγοράς η παρέκκλιση αυτή θα πρέπει να καλυφθεί από την αναθεώρηση των ειδικών στόχων μείωσης CO_2 που ορίζονται στο παράρτημα Ι, η οποία θα πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο έως τις αρχές του 2013.

(21) Θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους εξειδικευμένους κατασκευαστές να επωφεληθούν από εναλλακτικό στόχο χαμηλότερο κατά 25 % από τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του 2007. Αντίστοιχος στόχος θα πρέπει να καθοριστεί και όταν δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με τις μέσες ειδικές εκπομπές ενός κατασκευαστή για το έτος 2007. Η παρέκκλιση αυτή θα πρέπει να καλυφθεί από την αναθεώρηση των στόχων ειδικών εκπομπών CO_2 του παραρτήματος Ι που θα ολοκληρωθεί το αργότερο έως τις αρχές του 2013.

(22) Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 για όλα τα νέα αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα, την ευθύνη των οποίων έχει ο κατασκευαστής, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα αυτοκίνητα ανεξαρτήτως της μάζας ή άλλων χαρακτηριστικών τους. Καίτοι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 δεν διέπει τα επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg και για τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, δεν προβλέπεται επέκταση της έγκρισης τύπου, οι εκπομπές των αυτοκινήτων αυτών θα πρέπει να μετρώνται με την διαδικασία μέτρησης που ορίζεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 [2]. Οι τιμές των εκπομπών CO_2 που προκύπτουν από τη μέτρηση θα πρέπει να αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος, ούτως ώστε να είναι δυνατό να περιληφθούν στο σύστημα παρακολούθησης.

(23) Προκειμένου οι κατασκευαστές να διαθέτουν ευελιξία, έχουν το δικαίωμα να συμφωνήσουν μια σύμπραξη, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις, με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας για σχηματισμό σύμπραξης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν σύμπραξη, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της σύμπραξης ως συνόλου δεν υπερβαίνουν τις εκπομπές-στόχο για τη σύμπραξη.

[1] ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

[2] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18 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 (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

(24) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

(25) Οι ειδικές εκπομπές CO_2 από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Κοινότητα με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων στην Κοινότητα, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο.

(26) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων σε χρήση μόνον εφόσον συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το επιβατικό αυτοκίνητο και θα πρέπει να βασίζονται μόνο στο έγγραφο αυτό. Εάν τα κράτη μέλη, δικαιολογημένα, δεν χρησιμοποιούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για την ολοκλήρωση της διαδικασίας ταξινόμησης και την θέση σε χρήση καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, θα πρέπει να θεσπίσουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί η δέουσα ακρίβεια της διαδικασίας παρακολούθησης. Θα πρέπει να υπάρχει κοινοτική τυποποιημένη βάση δεδομένων για τα δεδομένα που αφορούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Η εν λόγω βάση δεδομένων θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως μοναδικό σημείο αναφοράς, ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να διατηρούν τα δεδομένα ταξινόμησης όταν τα οχήματα ταξινομούνται για πρώτη φορά.

(27) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να αξιολογείται σε κοινοτικό επίπεδο. Κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες με βάση τον παρόντα κανονισμό καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών ως προς έκαστο ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται σε συνάρτηση με το βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν μπόρεσε να συμμορφωθεί προς τον στόχο του, θα πρέπει δε να αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου. Προκειμένου να δοθεί επαρκές κίνητρο για τη λήψη μέτρων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα, το τίμημα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει το κόστος της τεχνολογικής εξέλιξης. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(28) Τυχόν εθνικά μέτρα, τα οποία τα κράτη μέλη διατηρούν ή θεσπίζουν κατά το άρθρο 176 της συνθήκης, θα πρέπει, δεδομένου του σκοπού και των διαδικασιών που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό, να μην επιβάλουν επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.

(29) Ο παρών κανονισμός ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει νέες παραμέτρους για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου, και ιδίως την κλίση της καμπύλης, την παράμετρο χρηστικότητας και το σύστημα τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.

(31) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [1].

(32) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί, υπό το πρίσμα της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τις απαιτήσεις παρακολούθησης και διαβίβασης δεδομένων, να καθιερώνει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, να θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τη βελτίωση της παρέκκλισης για ορισμένους ανεξάρτητους κατασκευαστές και να προσαρμόζει το παράρτημα Ι ώστε να ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της μάζας των νέων οχημάτων που ταξινομούνται στην κοινότητα και να αντικατοπτρίζει κάθε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO_2. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού δια συμπληρώσεώς του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(33) Για λόγους απλούστευσης και νομικής ευκρίνειας, θα πρέπει να καταργηθεί η απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ.

(34) Επειδή ο στόχος της προτεινόμενης δράσης ήτοι ο καθορισμός στόχων επιδόσεων των εκπομπών CO_2 για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η επίτευξη του γενικότερου στόχου της ΕΕ να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, μπορεί καλύτερα να επιτευχθεί σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO_2 για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

το γενικότερο στόχο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να μειωθούν οι εκπομπές CO_2 από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO_2/km κατά μέσον όρο. Ορίζει επίσης την τιμή των μέσων εκπομπών CO_2 από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO_2/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, και των καινοτόμων τεχνολογιών.

Από το 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο, για το νέο στόλο οχημάτων μέσο όρο εκπομπών 95 g CO_2/km, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5.

Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO_2/km στο πλαίσιο της κοινοτικής ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M_1 όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ («επιβατικά αυτοκίνητα»), τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»).

2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός Κοινότητας που έχει διενεργηθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Κοινότητα.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για οχήματα ειδικού σκοπού κατά την έννοια του παραρτήματος ΙΙ τμήμα Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3

Ορισμοί

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

α) ως «μέσες ειδικές εκπομπές CO_2» νοείται, όσον αφορά κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO_2 όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής

β) ως «πιστοποιητικό συμμόρφωσης» νοείται το πιστοποιητικό του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

γ) ως «κατασκευαστής» νοείται το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής

δ) ως «μάζα» νοείται η μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως εμφαίνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

ε) ως «αποτύπωμα» νοείται το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο τμήμα 2.1 και 2.3 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

στ) ως «ειδικές εκπομπές CO_2» νοούνται οι εκπομπές CO_2 επιβατικού αυτοκινήτου, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO_2 (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ως «ειδικές εκπομπές CO_2» νοούνται οι εκπομπές CO_2 που μετρούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO_2 για τα επιβατικά αυτά αυτοκίνητα

ζ) ως «στόχος ειδικών εκπομπών» νοείται, όσον αφορά κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO_2 που επιτρέπονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι για καθένα καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο του οποίου είναι ο κατασκευαστής ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11 των ειδικών στόχων εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Οι κατασκευαστές θεωρούνται «συνδεδεμένοι» εάν:

α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:

— την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου ή

— την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά από τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση ή

— το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης

β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν, έναντι του κατασκευαστή, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)

γ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων επιχείρηση κατά το στοιχείο β) διαθέτει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)

δ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις στις οποίες αναφέρονται τα στοιχεία α), β) ή γ), ή επί των οποίων δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες αυτές επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α)

ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που απαριθμούνται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του κατά τα στοιχεία α) έως δ), και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Άρθρο 4

Στόχοι ειδικών εκπομπών

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών

αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

Για να καθοριστούν τα ειδικά όρια εκπομπής CO_2 κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά κάθε νέου επιβατικού αυτοκινήτου κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:

— 65 % το 2012,

— 75 % το 2013,

— 80 % το 2014,

— 100 % από το 2015 και μετά.

Άρθρο 5

Υπερμόρια

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2, κάθε νέο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO_2 κάτω των 50 g CO_2/km υπολογίζεται ως:

— 3,5 αυτοκίνητα το 2012,

— 3,5 αυτοκίνητα το 2013,

— 2,5 αυτοκίνητα το 2014,

— 1,5 αυτοκίνητο το 2015,

— 1 αυτοκίνητο από το 2016.

Άρθρο 6

Στόχος ειδικών εκπομπών για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων

Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης κατασκευαστή προς το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το άρθρο 4, οι ειδικές εκπομπές CO_2 για κάθε όχημα που έχει σχεδιαστεί για να μπορεί να λειτουργεί με μείγμα βενζίνης με 85 % αιθανόλη («E85») που πληροί τη σχετική κοινοτική νομοθεσία, ή ευρωπαϊκές τεχνικές προδιαγραφές, μειώνονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 κατά 5 % σε αναγνώριση της μεγαλύτερης τεχνολογικής ικανότητας και ικανότητας μείωσης των εκπομπών που παρέχει η κίνηση με βιοκαύσιμα. Η μείωση αυτή εφαρμόζεται μόνον όταν τουλάχιστον το 30 % των πρατηρίων καυσίμων στο κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα παρέχει αυτό το είδος των εναλλακτικών καυσίμων που πληρούν τις κριτήρια αειφορίας για τα βιοκαύσιμα που ορίζονται στην οικεία κοινοτική νομοθεσία.

Άρθρο 7

Σύμπραξη

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, έχουν τη δυνατότητα να σχηματίζουν σύμπραξη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.

2. Η συμφωνία για το σχηματισμό σύμπραξης είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, πρέπει δε να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους κατά το οποίο οι εκπομπές αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν σύμπραξη ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:

α) καθορίζονται οι κατασκευαστές που θα περιλαμβάνονται στη σύμπραξη

β) κατονομάζεται κάποιος από τους κατασκευαστές ως επικεφαλής της σύμπραξης, ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για τη σύμπραξη και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στη σύμπραξη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 και

γ) παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της σύμπραξης θα είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β).

3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της σύμπραξης δεν εκπληρώνει την υποχρέωση του να πληρώσει το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στη σύμπραξη η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.

4. Κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή ως προς τον επικεφαλής της σύμπραξης ή την οικονομική του κατάσταση στο μέτρο που μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να ανταποκρίνεται στην υποχρέωσή του να πληρώσει το τίμημα υπέρβασης εκπομπών που επιβάλλεται στη σύμπραξη σύμφωνα με το άρθρο 9, καθώς και για τυχόν αλλαγές ως προς τα μέλη της σύμπραξης ή τη λύση της σύμπραξης.

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται να συνάπτουν διακανονισμούς σύμπραξης με την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικώς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της σύμπραξης. Χωρίς να θίγεται η γενική έκταση εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού έναντι των συμπράξεων αυτών, όλα τα μέλη της σύμπραξης διασφαλίζουν ειδικότερα ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεών τους που διέπουν τη σύμπραξη δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, εκτός από τις ακόλουθες:

α) μέσες ειδικές εκπομπές CO_2·

β) στόχος ειδικών εκπομπών

γ) συνολικός αριθμός ταξινομημένων οχημάτων.

6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή εφόσον όλοι οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται στη σύμπραξη είναι μέρος της ίδιας ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών.

7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη για την οποία ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και συμπράξεις θα καταγράφονται, θα αναφέρονται και θα είναι διαθέσιμες στα πλαίσια του κεντρικού μητρώου του άρθρου 8 παράγραφος 4.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση και αναφορά μέσων εκπομπών

1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του 2010 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών ή των εισαγωγέων ή των αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι ειδικές εκπομπές CO_2 επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 μετρούνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2011, κάθε κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙ σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο μέρος Γ του παραρτήματος ΙΙ.

3. Κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχουν συλλέξει κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2011, υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:

α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος

β) το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και

γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι' αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO_2.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 3 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, ορίζοντας το κράτος μέλος, σχετικά με το οποίο θεωρούν ότι υπήρξε σφάλμα.

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις 31 Οκτωβρίου είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

6. Σε περιπτώσεις που με βάση τους υπολογισμούς της παραγράφου 5, για το ημερολογιακό έτος 2010 ή 2011, η Επιτροπή θεωρήσει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 ενός κατασκευαστή κατά το εν λόγω έτος υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών του για το εν λόγω έτος, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

7. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή το αργότερο στις…*. Η Επιτροπή ενημερώνει εν συνεχεία σχετικώς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

8. Για κάθε ημερολογιακό έτος για το οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 6, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το ποσοστό των πρατηρίων καυσίμων και με τα κριτήρια αειφορίας όσον αφορά το καύσιμο Ε85, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο.

9. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και τη διαβίβαση δεδομένων βάσει του παρόντος άρθρου και για την εφαρμογή του παραρτήματος ΙΙ, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ υπό το πρίσμα της εμπειρίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Όσα μέτρα προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 3.

Άρθρο 9

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Όσον αφορά κάθε ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά, για όποιον κατασκευαστή διαπιστώθηκαν μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 που υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών κατά το συγκεκριμένο έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή ή, στην περίπτωση σύμπραξης, στον επικεφαλής της σύμπραξης.

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 υπολογίζεται με τον τύπο:

α) Από το 2012 έως το 2018:

i) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 3 g CO_2/km

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση — 3 g CO_2/km) × 95 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 25 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 €/g CO_2/km] × αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων

ii) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 2 g CO_2/km αλλά λιγότερο από 3 g CO_2/km:

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση — 2 g CO_2/km) × 25 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 €/g CO_2/km] × αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων

iii) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά περισσότερο από 1 g CO_2/km αλλά λιγότερο από 2 g CO_2/km:

[(Εκπομπές καθ' υπέρβαση — 1 g CO_2/km] × 15 €/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 €/g CO_2/km) × αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων

iv) εφόσον οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο των ειδικών εκπομπών κατά λιγότερο από 1 g CO_2/km

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 5 €/g CO_2/km) αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων.

β) Από το 2019:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 €/g CO_2/km) αριθμό των νέων επιβατικών αυτοκινήτων.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «υπέρβαση εκπομπών», εκτιμώμενη κατά το άρθρο 4, νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά το οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές του κατασκευαστή — λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων εκπομπών CO_2 λόγω των εγκεκριμένων καινοτόμων τεχνολογιών — υπερβαίνουν το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το ημερολογιακό έτος, στρογγυλευμένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο και ως «πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων» νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά το εν λόγω έτος, σύμφωνα με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής, ως εκτίθενται στο άρθρο 4.

3. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Όσα μέτρα προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 3.

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

Άρθρο 10

Δημοσίευση επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2011, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο, στον οποίο εμφαίνονται για κάθε κατασκευαστή:

α) ο στόχος ειδικών εκπομπών του για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος

β) οι μέσες του ειδικές εκπομπές CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος

γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων του ειδικών εκπομπών CO_2 κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος

δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και

ε) η μέση μάζα για όλα τα νέα επιβατικά οχήματα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2013 στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μνημονεύεται επίσης εάν ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Άρθρο 11

Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

1. Αίτηση παρέκκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δικαιούται να υποβάλλει κατασκευαστής ο οποίος κατασκευάζει λιγότερα από 10 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος και:

α) δεν είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών ή

β) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, η οποία είναι υπεύθυνη συνολικώς για λιγότερα από 10 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος ή

γ) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και κέντρο σχεδιασμού.

2. Η παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή και περιλαμβάνει:

α) επωνυμία και πρόσωπο επαφής για τον κατασκευαστή

β) αποδεικτικά στοιχεία ότι ο κατασκευαστής δικαιούται να υποβάλει αίτηση παρέκκλισης κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1

γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της μάζας και των ειδικών εκπομπών CO_2 των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων και

δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών του εκπομπών CO_2 και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζομένου οχήματος.

3. Όποτε η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής δικαιούται την παρέκκλιση που ζήτησε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών του εκπομπών CO_2 και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζομένου οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η παρέκκλιση ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του έτους που ακολουθεί την έγκρισή της.

4. Αίτηση παρέκκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Κοινότητα.

Η αίτηση αυτή μπορεί να υποβληθεί από τον κατασκευή για λογαριασμό του ή για λογαριασμό του μαζί με τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις του. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή και περιλαμβάνει:

α) όλες τις πληροφορίες κατά την παράγραφο 2, στοιχεία α) και γ), ανωτέρω, περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, πληροφοριών για τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις

β) στόχο που συνιστά i) μείωση κατά 25 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 το 2007 ή, ii) εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 25 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007.

Εφόσον δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή για το έτος 2007, η Επιτροπή καθορίζει ισοδύναμο στόχο μείωσης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO_2 που έχουν χρησιμοποιηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα συγκρίσιμης μάζας και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος. Ο στόχος αυτός χρησιμοποιείται από τον αιτούντα για τους σκοπούς του στοιχείου β).

Η Επιτροπή χορηγεί παρέκκλιση στον κατασκευαστή, όταν αποδεδειγμένως τα κριτήρια παρέκκλισης της παρούσας παραγράφου έχουν τηρηθεί.

5. Κατασκευαστής υποκείμενος σε παρέκκλιση σύμφωνα με το παρόν άρθρο γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταβολή που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει το δικαίωμά του για παρέκκλιση.

6. Όποτε η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση γνωστοποίηση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 είτε αλλιώς, ότι κάποιος κατασκευαστής δεν έχει πλέον δικαίωμα παρέκκλισης, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επομένου ημερολογιακού έτους και ενημερώνει τον κατασκευαστή.

7. Όταν ο κατασκευαστής δεν επιτυγχάνει τον ειδικό στόχο εκπομπών του επιβάλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών στον κατασκευαστή όπως ορίζει το άρθρο 9.

8. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει λεπτομερείς εκτελεστικές διατάξεις για τις παραγράφους 1 έως 7, μεταξύ άλλων για την ερμηνεία των κριτηρίων χορήγησης παρέκκλισης, για το περιεχόμενο των αιτήσεων και για το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO_2.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 3.

9. Η αίτηση παρέκκλισης η οποία περιλαμβάνει τις υποστηρικτικές πληροφορίες, καθώς και κάθε κοινοποίηση κατά την παράγραφο 5, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 6 και κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 7, καθώς και τα μέτρα που εκδίδονται κατά την παράγραφο 8, είναι διαθέσιμα στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2001, σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής [1].

Άρθρο 12

Οικολογική καινοτομία

1. Κατόπιν αιτήσεως προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO_2 που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών. Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση συγκεκριμένου στόχου εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO_2/km.

2. Η Επιτροπή, έως το 2010, θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τη διαδικασία έγκρισης καινοτόμων τεχνολογιών με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14, παράγραφος 2. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:

α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την εξοικονόμηση CO_2 που επιτυγχάνεται διά της χρήσεως καινοτόμων τεχνολογιών

β) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO_2·

γ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO_2 ή σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO_2/km κατά το άρθρο 1 ή να είναι υποχρεωτικά δυνάμει άλλων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου.

3. Προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση ενδεχόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας που έχει ήδη εγκριθεί, η έκθεση σημειώνει ότι η αλληλεπίδραση και η έκθεση εξακρίβωσης αξιολογεί σε ποιο βαθμό η αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.

[1] ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

4. Η επιτευχθείσα μείωση πρέπει να εγκριθεί από την Επιτροπή, με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

Άρθρο 13

Εξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Το 2010, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα εξετάζεται η συντελούμενη πρόοδος εφαρμογής της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα.

2. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2014 και εν συνεχεία ανά τριετία, εγκρίνονται μέτρα για την τροποποίηση του παραρτήματος I προσαρμόζοντας την τιμή M_0 που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα στη μέση μάζα των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κατά τα προηγούμενα τρία ημερολογιακά έτη.

Τα μέτρα αυτά τίθενται σε ισχύ για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 και εν συνεχεία ανά τριετία.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 3.

3. Από το 2012, η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση αντικτύπου προκειμένου να επανεξετάσει έως το 2014, κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στην πραγματική συμπεριφορά των εκπομπών CO_2των αυτοκινήτων και για να περιληφθούν οι εγκεκριμένες καινοτόμες τεχνολογίες, κατά την έννοια του άρθρου 4, οι οποίες θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη στον κύκλο δοκιμών. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι εν λόγω διαδικασίες αναθεωρούνται στη συνέχεια σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Από την ημερομηνία εφαρμογής της αναθεωρημένης διαδικασίας για τη μέτρηση των εκπομπών CO_2, οι καινοτόμες τεχνολογίες παύουν πλέον να εγκρίνονται βάσει της διαδικασίας του άρθρου 12.

4. Μέχρι το 2010, η Επιτροπή επανεξετάζει την οδηγία 2007/46/ΕΚ, έτσι ώστε κάθε τύπος/έκδοση/παραλλαγή να αντιστοιχεί σε ενιαία σειρά καινοτόμων τεχνολογιών.

5. Το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή ολοκληρώνει την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών του παραρτήματος I και των εξαιρέσεων του άρθρου 11, με σκοπό:

— τον καθορισμό των λεπτομερειών για την επίτευξη, έως το έτος 2020, του μακροπρόθεσμο στόχου των 95 g CO_2/km με ικανοποιητική απόδοση ως προς το κόστος και

— τον καθορισμό των θεμάτων εφαρμογής του εν λόγω στόχου, περιλαμβανομένου του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών.

Με βάση την επανεξέταση αυτή και την αξιολόγηση αντικτύπου, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής αξιολόγησης του αντικτύπου για την αυτοκινητοβιομηχανία και τις βιομηχανίες που εξαρτώνται από αυτή, η Επιτροπή, εάν κρίνεται σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού κατά τον πλέον ουδέτερο δυνατό τρόπο από άποψη ανταγωνισμού, και η οποία να είναι κοινωνικά δίκαιη και βιώσιμη.

6. Μέχρι το 2014, η Επιτροπή, κατόπιν αξιολογήσεως των επιπτώσεων, δημοσιεύει έκθεση για τη διαθεσιμότητα των δεδομένων του αποτυπώματος και της χρήσης του ως παραμέτρου για τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και, εφόσον κριθεί σκόπιμο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση του παραρτήματος I.

7. Εγκρίνονται μέτρα ώστε να παρέχεται η αναγκαία προσαρμογή στους τύπους του παραρτήματος I, προκειμένου κάθε αλλαγή να αντικατοπτρίζεται στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO_2.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14, παράγραφος 3.

Άρθρο 14

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συγκροτείται κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ [1].

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 15

Κατάργηση

Η απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 2010.

Ωστόσο, τα άρθρα 4, 9 και 10 της εν λόγω απόφασης εξακολουθούν να ισχύουν έως ότου η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με τα δεδομένα της παρακολούθησης για το ημερολογιακό έτος 2009.

---

[1] Απόφαση αριθ. 280/2004/ΕΚ 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 16

Έναρξη ισχύος

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

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

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. NEČAS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1. Οι ειδικές εκπομπές CO_2 για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, υπολογίζονται, προς τον σκοπό των υπολογισμών στο παρόν Παράρτημα, με τον τύπο:

α) Από το 2012 έως το 2015:

Ειδικές εκπομπές $CO_2 = 130 + a \times (M - M_0)$

Όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

M_0 = 1 372,0

a = 0,0457

β) Από το 2016:

Ειδικές εκπομπές $CO_2 = 130 + a \times (M - M_0)$

Όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

M_0 = η εγκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 2

α = 0,0457

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή σε δεδομένο ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO_2 για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α — Συλλογή δεδομένων για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καθορισμός πληροφοριών παρακολούθησης εκπομπών CO_2

1. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα εξής στοιχεία για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά τους:

   α) τον κατασκευαστή

   β) τον τύπο, την παραλλαγή και την έκδοσή του

   γ) τις ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km)

   δ) τη μάζα του (kg)

   ε) το μεταξόνιό του (mm) και

   στ) το μετατρόχιό του (mm).

2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για το αντίστοιχο επιβατικό αυτοκίνητο. Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης καθορίζει κατώτατη και ανώτατη μάζα για κάποιο επιβατικό αυτοκίνητο, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το κράτος μέλος χρησιμοποιεί μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνη-αέριο), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO_2 και για την βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον την τιμή του αερίου.

3. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καθορίζουν, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο μέρος Β, για κάθε κατασκευαστή:

   α) το συνολικό πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους

   β) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2, κατά το μέρος Β σημείο 2 του παρόντος παραρτήματος

   γ) τη μέση μάζα, κατά το μέρος Β σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος

   δ) για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου:

      i) το συνολικό πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους, κατά το μέρος Β σημείο 1 του παρόντος παραρτήματος

      ii) τις ειδικές εκπομπές CO_2 και το μερίδιο της μείωσης των εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών κατά το άρθρο 12 ή οχημάτων με εναλλακτικό καύσιμο σύμφωνα με το άρθρο 6

      iii) τη μάζα

      iv) το αποτύπωμα του αυτοκινήτου, κατά το μέρος Β σημείο 5 του παρόντος παραρτήματος.

ΜΕΡΟΣ Β — Μεθοδολογία καθορισμού πληροφοριών παρακολούθησης εκπομπών CO_2 για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα

Οι πληροφορίες παρακολούθησης τις οποίες απαιτείται να καθορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με το σημείο 3 του μέρους Α καθορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν Μέρος.

1. Πλήθος ταξινομηθέντων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (N)

   Τα κράτη μέλη καθορίζουν το πλήθος των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους κατά το αντίστοιχο έτος παρακολούθησης (N).

2. Μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ($S_{,ave}$)

Οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην επικράτεια του κράτους μέλους κατά το έτος παρακολούθησης ($S_{,ave}$) υπολογίζονται διαιρώντας το άθροισμα των ειδικών εκπομπών CO_2 κάθε μεμονωμένου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου (S), διά του πλήθους των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (N).

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

3. Μέση μάζα καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων

Η μέση μάζα όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτεια των κρατών μελών κατά το έτος παρακολούθησης ($M_{,ave}$) υπολογίζεται διαιρώντας το άθροισμα της μάζας κάθε μεμονωμένου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου (M) διά του πλήθους των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (N).

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

4. Κατανομή καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ανά παραλλαγή

Για κάθε παραλλαγή κάθε έκδοσης κάθε τύπου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, καταγράφονται το πλήθος των επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, η μάζα των οχημάτων, οι ειδικές εκπομπές CO_2 και το αποτύπωμα του αυτοκινήτου.

5. Αποτύπωμα

Το αποτύπωμα του αυτοκινήτου υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το μεταξόνιο του αυτοκινήτου επί το μετατρόχιό του.

ΜΕΡΟΣ Γ — Μορφότυπο για τη διαβίβαση των δεδομένων

Για κάθε κατασκευαστή, για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα δεδομένα που περιγράφονται στο σημείο 3 του μέρους Α στα εξής μορφότυπα:

Συγκεντρωτικά δεδομένα:

Έτος:				
Κατασκευαστής	Συνολικό πλήθος ταξινομηθέντων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων	Μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km)	Μέση μάζα (kg)	Μέσο αποτύπωμα (m^2)
(Κατασκευαστής 1)	…	…	…	…
(Κατασκευαστής 2)	…	…	…	…
…	…	…	…	…
Σύνολο όλων των κατασκευαστών	…	…	…	…

Λεπτομερή δεδομένα σε επίπεδο κατασκευαστή:

Έτος	Κατασκευαστής	Τύπος αυτοκινήτου	Έκδοση	Παραλλαγή	Καινοτόμος τεχνολογία (*)ή ομάδα καινοτόμων τεχνολογιών ή όχημα με εναλλακτικό (**)	Μάρκα κατασκευής	Εμπορική ονομασία	Σύνολο νέων ταξινομήσεων	Ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km)	Μάζα (kg)	Αποτύπωμα (m^2)	Μείωση των εκπομπών μέσω καινοτόμων τεχνολογιών (*)ή των δυνατοτήτων των πλειοκαυσίμων οχημάτων (**)
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 2)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 1)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 1)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 2)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 1)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 1)	(ονομασία παραλλαγής 2)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία έκδοσης 2)	(ονομασία παραλλαγής 1)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	(ονομασία τύπου 2)	(ονομασία παραλλαγής 2)	(ονομασία έκδοσης 2)		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)			…		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)		…	…		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)			…		…	…	…	…	…	…	…
Έτος 1	(όνομα κατασκευαστή 1)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…

(*) Σύμφωνα με το άρθρο 12.
(**) Σύμφωνα με το άρθρο 6.