

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/851 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Απριλίου 2023

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συμφωνία του Παρισιού ⁽⁴⁾, που εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) («συμφωνία του Παρισιού»), άρχισε να ισχύει στις 4 Νοεμβρίου 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού συμφώνησαν να συγκρατήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2°C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η εν λόγω δέσμευση ενισχύθηκε με την έγκριση, στο πλαίσιο της UNFCCC, του συμφώνου της Γλασκώβης για το κλίμα στις 13 Νοεμβρίου 2021, στο οποίο η διάσκεψη των μερών της UNFCCC, που επέχει θέση συνόδου των μερών της συμφωνίας του Παρισιού, αναγνώρισε ότι οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής θα είναι πολύ μικρότερες με την αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5°C, σε σύγκριση με τους 2°C, και αποφάσισε να συνεχίσει τις προσπάθειες για να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας στους 1,5°C.
- (2) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 για την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» («Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε, με το ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ⁽⁵⁾, να πραγματοποιηθεί η αναγκαία μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη κοινωνία έως το 2050 το αργότερο, και με το ψήφισμά του της 28ης Νοεμβρίου 2019 σχετικά με την κλιματική και περιβαλλοντική κατάσταση έκτακτης ανάγκης, κήρυξε κατάσταση έκτακτης ανάγκης για το κλίμα και το περιβάλλον ⁽⁶⁾. Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
- (3) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050 και θεσπίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που εστιάζεται στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική

⁽¹⁾ ΕΕ C 194 της 12.5.2022, σ. 81.

⁽²⁾ ΕΕ C 270 της 13.7.2022, σ. 38.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Φεβρουαρίου 2023 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 2023.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 270 της 7.7.2021, σ. 2.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 232 της 16.6.2021, σ. 28.

και αποδοτική ως προς την χρήση των πόρων, με δυναμικές βιομηχανίες, που παραμένουν στην παγκόσμια πρωτοπορία στους αντίστοιχους τομείς τους και παγκόσμιοι κινητήριοι μοχλοί καινοτομίας, διασφαλίζοντας παράλληλα ποιοτικές θέσεις εργασίας με υψηλή αμοιβή στην Ένωση. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό, το 8ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον που εφαρμόζεται έως το 2030 και θεσπίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2022/591 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ενισχύει τον στόχο της επιτάχυνσης της πράσινης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη, βιώσιμη, μη τοξική, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, ανθεκτική και ανταγωνιστική κυκλική οικονομία που βασίζεται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με δίκαιο, ισότιμο και χωρίς αποκλεισμούς τρόπο, καθώς και στην προστασία, την αποκατάσταση και τη βελτίωση της κατάστασης του περιβάλλοντος, υποστηρίζοντας και αξιοποιώντας τη δέσμη μέτρων και πρωτοβουλιών που εξαγγέλθηκαν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Ταυτόχρονα, η μετάβαση έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Επιπλέον, η μετάβαση θα επηρεάσει με διαφορετικό τρόπο τις περιφέρειες της Ένωσης, ιδίως τις διαρθρωτικά μειονεκτούσες, τις περιφερειακές και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με δίκαιο τρόπο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

- (4) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη Γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.
- (5) Με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), η Ένωση κατοχύρωσε νομοθετικά τον στόχο των μηδενικών καθαρών εκπομπών το αργότερο έως το 2050 και τον στόχο της επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτικό ενωσιακό στόχο για μείωση των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030.
- (6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών. Ο τομέας των μεταφορών είναι ο μόνος τομέας στον οποίο οι εκπομπές αυξάνονται από το 1990. Αυτό περιλαμβάνει τις οδικές μεταφορές με ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα οποία από κοινού αντιπροσωπεύουν πάνω από το 70 % των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές. Για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050.
- (7) Η ψηφιακή και η πράσινη μετάβαση θα πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη τη σημασία της κοινωνικής διάστασης για τη διασφάλιση οικονομικά προσιτής και προσβάσιμης κινητικότητας για όλους, ιδίως για τους μετακινούμενους εργαζομένους που δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις κινητικότητας. Η θέσπιση πιο φιλόδοξων προτύπων CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αναμένεται να επιταχύνει τη χρήση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, να αυξήσει την οικονομική προσιτότά τους και επίσης να επιταχύνει την απαλλαγή της αγοράς των μεταχειρισμένων οχημάτων από τις ανθρακούχες εκπομπές σε όλους τους τομείς της, με μεγαλύτερα οφέλη για τους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος. Κατά την έγκριση των εν λόγω προτύπων είναι επίσης σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της ψηφιακής και της πράσινης μετάβασης και η ανάγκη διασφάλισης της απασχόλησης και διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της Ένωσης.
- (8) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και για μείωση της εξάρτησης της Ένωσης από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα. Είναι σημαντικό η Επιτροπή να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη της βιομηχανίας για τη διασφάλιση της αλυσίδας εφοδιασμού των κρίσιμων πρώτων υλών που απαιτούνται για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Αυτό θα στηρίξει επίσης την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της Ένωσης και θα ενισχύσει τη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης.

(*) Απόφαση (ΕΕ) 2022/591 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Απριλίου 2022, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2030 (ΕΕ L 114 της 12.4.2022, σ. 22).

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

- (9) Για να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾ τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Εάν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη.
- (10) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να ενθαρρύνουν την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα, την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας και απόδοσης και τη σχετική εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να συνεχιστεί η καινοτομία στην αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης πρέπει να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO₂ είναι τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν για το σύνολο του στόλου. Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης. Στο εν λόγω πλαίσιο, είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν ακριβή και πλήρη δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές των εν λόγω υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με ρευματολήπτη.
- (11) Κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για την ταξινόμηση μετά το 2035 οχημάτων που λειτουργούν αποκλειστικά με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO₂ σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, εκτός του πεδίου εφαρμογής των προτύπων για τον στόλο οχημάτων, και σύμφωνα με τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.
- (12) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα από το 2030 και μετά. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε ένα επίπεδο που θα δώσει ένα ισχυρό μήνυμα για την επιτάχυνση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (13) Η τεχνολογική καινοτομία αποτελεί προϋπόθεση για την απαλλαγή της κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές στην Ένωση και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχτεί. Σημαντική χρηματοδότηση είναι ήδη διαθέσιμη για καινοτομία στο οικοσύστημα κινητικότητας μέσω διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων της Ένωσης, ιδίως μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» – το πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας και καινοτομίας, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/695 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁰⁾, του InvestEU, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/523 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹¹⁾, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Ταμείου Συνοχής, του Ταμείου Καινοτομίας, που θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾, και του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾. Η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για τη στήριξη των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στην ευρωπαϊκή έρευνα και καινοτομία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, μεταξύ άλλων μέσω πρωτοβουλιών που προωθούν συνέργειες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως η ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές. Σε συνδυασμό με σαφή ρυθμιστικά μηνύματα, οι εν λόγω προσπάθειες θα στηρίξουν και θα ενθαρρύνουν τις επενδυτικές αποφάσεις από τους κατασκευαστές, θα διατηρήσουν την ευρωπαϊκή τεχνολογική υπεροχή στον εν λόγω τομέα, θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της βιομηχανικής αριστείας στις τεχνολογίες του μέλλοντος στην Ένωση και θα διασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανικής της βάσης.

⁽⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/695 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση του προγράμματος-πλαίσιο έρευνας και καινοτομίας «Ορίζων Ευρώπη», τον καθορισμό των κανόνων συμμετοχής και διάδοσής του, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1290/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 1).

⁽¹¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/523 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση του προγράμματος InvestEU και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1017 (ΕΕ L 107 της 26.3.2021, σ. 30).

⁽¹²⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17).

- (14) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ενωσιακή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των ιδιαιτεροτήτων κάθε κράτους μέλους, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων, διατηρώντας παράλληλα τα επίπεδα απασχόλησης στην αυτοκινητοβιομηχανία στην Ένωση. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει αυτή η μετάβαση στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις πληγείσες περιφέρειες και κοινότητες που ενδέχεται να είναι πιο ευάλωτες λόγω της παρουσίας μιας αυτοκινητοβιομηχανίας υψηλής έντασης. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο παροχής χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο Ένωσης και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁴⁾, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾, του Ταμείου Καινοτομίας, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Ταμείου Συνοχής, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2093 του Συμβουλίου⁽¹⁶⁾ και του μέσου ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/2094 του Συμβουλίου⁽¹⁷⁾, σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις και άλλα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2022 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις για το κλίμα, την περιβαλλοντική προστασία και την ενέργεια 2022 επιτρέπει στα κράτη μέλη να στηρίξουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2021 σχετικά με την επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής για το 2020: Χτίζοντας μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης («επικαιροποιημένη νέα βιομηχανική στρατηγική»). Η σύσταση του Συμβουλίου της 16ης Ιουνίου 2022⁽¹⁸⁾ αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τα κράτη μέλη ώστε να αντιμετωπίσουν τις εργασιακές και κοινωνικές πτυχές μιας δίκαιης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία. Η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει περαιτέρω επιλογές για τη στήριξη της εν λόγω μετάβασης και, ειδικότερα, για τον μετριασμό τυχόν αρνητικών επιπτώσεων στην απασχόληση της εν λόγω μετάβασης στο πλαίσιο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

- (15) Για να εντοπιστούν τυχόν χρηματοδοτικά κενά για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, και με ιδιαίτερη προσοχή για τις ΜΜΕ και τις περιφέρειες που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία, η Επιτροπή θα πρέπει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κατά την ημερομηνία υποβολής της πρώτης έκθεσης προόδου, και με βάση τις εν εξελίξει πρωτοβουλίες, όπως η πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας και η Συμμαχία των Περιφερειών Αυτοκινητοβιομηχανιών της Επιτροπής των Περιφερειών, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τις τοπικές αρχές και όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, να υποβάλει έκθεση με ανάλυση για τον εντοπισμό των εν λόγω κενών χρηματοδότησης. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από προτάσεις για κατάλληλα χρηματοδοτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των αναγκών που έχουν εντοπιστεί.
- (16) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική προβλέπει την από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Στο εν λόγω πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αλυσίδας αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας, μεταξύ άλλων μέσω της διασφάλισης της συνέχειας του κοινωνικού διαλόγου με τη συμμετοχή του τομέα και των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, με πλήρη διαφάνεια. Η πορεία θα πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας και στη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη. Θα πρέπει επίσης να βασίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2020 με τίτλο «θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα», η οποία περιλαμβάνει πρωτοβουλίες όπως το «σύμφωνο για τις δεξιότητες» με σκοπό την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και κίνητρα σε επίπεδο Ένωσης και κρατών μελών για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτή τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ανά διετία στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή. .

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, περί ιδρύσεως του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+ (ΕΚΤ+) και καταργήσεως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1296/2013 (ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 21).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης (ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 1).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2093 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2021 έως 2027 (ΕΕ L 433 I της 22.12.2020, σ. 11).

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/2094 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση Μέσου Ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη στήριξη της ανάκαμψης μετά την κρίση της νόσου COVID-19 (ΕΕ L 433 I της 22.12.2020, σ. 23).

⁽¹⁸⁾ Σύσταση 2022/C 243/04 του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2022, σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματικά ουδέτεροτητα (ΕΕ C 243 της 27.6.2022, σ. 35).

Η εν λόγω έκθεση προόδου θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως στην κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και τα μέτρα σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο για τη διευκόλυνση της μετάβασης των κρατών μελών σε ελαφρά οχήματα μηδενικών εκπομπών, τις εξελίξεις των τιμών τους και της ενεργειακής τους απόδοσης, την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την πρόοδο στην ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, που θα καθοριστούν σε κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων») και σε αναδιτύπωση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁹⁾, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας, και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεπίδραση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων, ιδίως στις ΜΜΕ. Η έκθεση προόδου θα πρέπει επίσης να βασίζεται στις διευθετήσεις προόδου που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα αυτό στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.

- (17) Για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας των πολιτών σε όλα τα κράτη μέλη είναι σημαντικό να απαλλαγεί επίσης ο υφιστάμενος στόλος από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων προκαλεί τον κίνδυνο μετατόπισης των εκπομπών CO₂ καθώς και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, στις λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένες περιφέρειες της Ένωσης. Για να επιταχυνθεί η μείωση των εκπομπών από τον υφιστάμενο στόλο και να επισπευστεί η μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών, είναι υψίστης σημασίας να ενθαρρυνθεί η μετατροπή των οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης σε ηλεκτρική κίνηση με συσσωρευτή ή κυψέλες καυσίμου, μεταξύ άλλων με την αξιολόγηση του τρόπου διευκόλυνσης της ανάπτυξης τέτοιων λύσεων σε κράτη μέλη.
- (18) Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 18ης Μαΐου 2022, με τίτλο «Σχέδιο REPowerEU», προκειμένου να ενισχυθεί η εξοικονόμηση ενέργειας και η ενεργειακή απόδοση στον τομέα των μεταφορών και να επιταχυνθεί η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, είναι σημαντικό να αυξηθεί το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στους στόλους των δημόσιων και εταιρικών αυτοκινήτων πάνω από ένα ορισμένο μέγεθος. Για τον σκοπό αυτό, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2022 με τίτλο «Πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2023» περιλαμβάνει μια πρωτοβουλία για τον οικολογικό προσανατολισμό των εταιρικών στόλων. Όταν προτείνει την εν λόγω πρωτοβουλία, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού και να αποφεύγει τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς.
- (19) Για να προωθηθεί η χρήση οχημάτων που καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια, η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει τις επιπτώσεις του καθορισμού ελάχιστων ορίων ενεργειακής απόδοσης για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.
- (20) Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, που πρόκειται να καθοριστούν στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και στην αναδιτύπωση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ. Υπό το πρίσμα αυτό, είναι πρωταρχικής σημασίας να συνεχιστούν και να αυξηθούν οι επενδύσεις για την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών. Παράλληλα, είναι υψίστης σημασίας να διασφαλιστεί η ταχεία ανάπτυξη ανανεώσιμης ενέργειας, όπως προβλέπεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁰⁾.
- (21) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ώστε να υποστηρίζεται η ανταγωνιστικότητά τους και να προετοιμάζεται το έδαφος για περαιτέρω καινοτομίες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου ανά πενταετία.

⁽¹⁹⁾ Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).

⁽²⁰⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

- (22) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ από το 2030 και μετά, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από την 1η Ιανουαρίου 2030. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία και, ως εκ τούτου, καθόλη τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα συνεχίσει να στηρίζει την ανάπτυξη οχημάτων με εκπομπές από μηδέν έως 50 g CO₂/km, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, των ηλεκτρικών οχημάτων με κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούν υδρογόνο και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη. Ωστόσο, οι δείκτες αναφοράς για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να αναθεωρηθούν προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ταχύτερη υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Μετά την 1η Ιανουαρίου 2030, τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να συνηγορούνται στους στόχους της ΕΕ που πρέπει να πληρούν οι κατασκευαστές για το σύνολο του στόλου οχημάτων.
- (23) Τα πιστωτικά μόρια οικολογικής καινοτομίας που μπορεί να διεκδικήσει ένας κατασκευαστής έχουν επί του παρόντος ως ανώτατο όριο τα 7 g CO₂/km. Το εν λόγω ανώτατο όριο θα πρέπει να προσαρμοστεί προς τα κάτω σύμφωνα με τα επίπεδα-στόχο, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα ισορροπημένο ποσοστό του επιπέδου του εν λόγω ανώτατου ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών.
- (24) Η εφαρμογή των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ συνδέεται ιδιαίτερα με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου. Μετά την κατάργηση και αντικατάσταση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²¹⁾, την 1η Σεπτεμβρίου 2020, από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²²⁾, είναι σκόπιμο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής συνέπεια μεταξύ των δύο συνόλων πράξεων, να εναρμονιστούν περαιτέρω οι ορισμοί και να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 στη νομοθεσία-πλαίσιο για την έγκριση τύπου.
- (25) Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ κατανέμεται μεταξύ των κατασκευαστών με τη χρήση καμπύλης οριακών τιμών η οποία βασίζεται στη μέση μάζα του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ και του στόλου καινούργιων οχημάτων του κατασκευαστή. Ενώ είναι σκόπιμο να διατηρηθεί αυτός ο μηχανισμός, είναι αναγκαίο να αποφευχθεί μια κατάσταση όπου, με τους αυστηρότερους στόχους της ΕΕ για το σύνολο του στόλου οχημάτων, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή θα καταστεί αρνητικός. Για τον λόγο αυτό, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι, σε περίπτωση τέτοιας κατάστασης, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να είναι ίσος με 0 g CO₂/km.
- (26) Οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή βασίζονται σε δεδομένα που καταγράφονται στα έγγραφα έγκρισης τύπου και στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των σχετικών οχημάτων. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂, είναι σημαντικό να είναι ορθά τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς αυτούς. Ωστόσο, εάν διαπιστωθούν σφάλματα στα δεδομένα, ενδέχεται να μην είναι δυνατό, βάσει της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, να διορθωθούν τα έγγραφα έγκρισης τύπου ή τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που έχουν ήδη εκδοθεί, στις περιπτώσεις που τα δεδομένα αφορούν εγκρίσεις τύπου που έχουν παύσει να ισχύουν. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να ζητεί από τις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές ή, κατά περίπτωση, τους κατασκευαστές, να εκδώσουν δήλωση διόρθωσης βάσει της οποίας μπορούν να διορθωθούν οι τιμές που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των επιδόσεων των κατασκευαστών όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους.
- (27) Η υποβολή δεδομένων για οχήματα των κατηγοριών M₂ (λεωφορεία) και N₂ (φορτηγά μεσαίου μεγέθους) εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²³⁾ και, επομένως, είναι σκόπιμο να διαγραφεί η εν λόγω απαίτηση αναφοράς από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

⁽²¹⁾ 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 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).

⁽²²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

⁽²³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

- (28) Ενόψει του αυξημένου συνολικού στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από την 1η Ιανουαρίου 2036.
- (29) Για να διασφαλιστεί νομική σαφήνεια και συνέπεια με την τρέχουσα πρακτική, είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι οι προσαρμογές των τιμών M_0 και TM_0 θα πρέπει να πραγματοποιηθούν με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 αντί με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση του εν λόγω κανονισμού.
- (30) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το 2026. Για την εν λόγω επανεξέταση, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές της διετούς έκθεσης.
- (31) Αρκετά κράτη μέλη έχουν δηλώσει σχέδια για την επιτάχυνση της εισαγωγής οχημάτων μηδενικών εκπομπών με τον καθορισμό ημερομηνίας για τη σταδιακή κατάργηση των εκπομπών CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων πριν από το 2035. Η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει επιλογές για τη διευκόλυνση της εν λόγω μετάβασης και να εξετάσει την ανάγκη για πρόσθετα μέτρα σύμφωνα με τα εν λόγω σχέδια.
- (32) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το συμπέρασμα ήταν ότι αυτό θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασης της. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.
- (33) Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.
- (34) Προκειμένου να καθοριστεί μια κοινή ενωσιακή μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή δεδομένων για τις εκπομπές CO₂ σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πολλαπλών σταδίων μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη διαδικασία προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ και η μάζα των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, με τον καθορισμό μιας τέτοιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας, και την τροποποίηση, κατά περίπτωση, των τύπων υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Β του εν λόγω κανονισμού, αντίστοιχα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ⁽²⁴⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (35) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η ενίσχυση των απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (36) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽²⁴⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

- i) στο στοιχείο α), το ποσοστό «37,5 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «55 %»·
- ii) στο στοιχείο β), το ποσοστό «31 %» αντικαθίσταται από το ποσοστό «50 %»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

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

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, εφαρμόζεται για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 25 % του στόλου των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ίσο με μερίδιο 17 % του στόλου των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.3, αντίστοιχα.»

δ) η παράγραφος 7 διαγράφεται.

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

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

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

«β) κατηγορίας N₁ όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»): στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.»

β) στην παράγραφο 3, η παραπομπή στο «παράρτημα ΙΙ μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858».

3) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:»

β) τα στοιχεία β) έως ζ) και θ) και ιδ) διαγράφονται.

4) Στο άρθρο 4 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για τους σκοπούς του στοιχείου γ) του πρώτου εδαφίου, όταν ο στόχος ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α ή Β σημείο 6.3 είναι αρνητικός, ο στόχος ειδικών εκπομπών ορίζεται σε 0 g/km.»

- 5) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6α. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα προσωρινά δεδομένα που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή τα δεδομένα που κοινοποιούν οι κατασκευαστές σύμφωνα με την παράγραφο 5 βασίζονται σε εσφαλμένα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου ή στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, η Επιτροπή ενημερώνει την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, τον κατασκευαστή και ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, από τον κατασκευαστή να εκδώσει δήλωση διόρθωσης στην οποία προσδιορίζονται τα διορθωμένα δεδομένα. Η δήλωση διόρθωσης διαβιβάζεται στην Επιτροπή και τα διορθωμένα δεδομένα χρησιμοποιούνται για την τροποποίηση των προσωρινών υπολογισμών σύμφωνα με την παράγραφο 4.»

β) οι παράγραφοι 10 και 11 διαγράφονται.

- 6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7α

Εκπομπές CO₂ κύκλου ζωής

1. Η Επιτροπή δημοσιεύει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, έκθεση που καθορίζει μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει την εν λόγω έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 προκειμένου να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας μια κοινή ενωσιακή μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

3. Από την 1η Ιουνίου 2026, οι κατασκευαστές μπορούν, σε εθελοντική βάση, να υποβάλλουν στην Επιτροπή τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ του κύκλου ζωής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που αναφέρεται στην παράγραφο 2.»

- 7) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Παρέκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος 2035.»

β) στην παράγραφο 4, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Αίτηση παρέκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3, μπορεί να υποβληθεί για τα έτη έως και το ημερολογιακό έτος 2028 από τον κατασκευαστή ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.»

- 8) Στο άρθρο 11, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κατόπιν αίτησης του προμηθευτή ή του κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO₂ που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών («δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών»).

Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα.

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο σε:

- 7 g CO₂/km έως το 2024·
- 6 g CO₂/km από το 2025 έως το 2029·
- 4 g CO₂/km από το 2030 έως και το 2034.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού προσαρμόζοντας προς τα κάτω τις τιμές του ανώτατου ορίου που αναφέρονται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και μετά, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις, διασφαλίζοντας παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου του εν λόγω ανώτατου ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών.»

9) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για να αποφευχθεί η αύξηση του χάσματος εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή αξιολογεί, το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2023, τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα πραγματικά δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας που συλλέγονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/392 της Επιτροπής (*), προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO₂ κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.

Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετησίως έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του χάσματος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο από το 2021 και μετά και, μόλις καταστούν διαθέσιμα επαρκή δεδομένα, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, δημοσιεύει έκθεση στην οποία καθορίζεται μεθοδολογία για μηχανισμό προσαρμογής των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή από το 2030 με τη χρήση πραγματικών δεδομένων που συλλέγονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/392, και αξιολογείται η σκοπιμότητα ενός τέτοιου μηχανισμού.

Η Επιτροπή υποβάλλει την εν λόγω έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις για τη θέσπιση του εν λόγω μηχανισμού.

(*). Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/392 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 2021, για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1014/2010, (ΕΕ) αριθ. 293/2012, (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής (ΕΕ L 77 της 5.3.2021, σ. 8).».

10) Στο άρθρο 13 παράγραφος 3, προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Όταν τα δεδομένα στα έγγραφα έγκρισης τύπου δεν μπορούν να διορθωθούν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει δήλωση διόρθωσης με τα διορθωμένα δεδομένα και διαβιβάζει την εν λόγω δήλωση στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.».

11) Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 17, για την τροποποίηση του παραρτήματος I όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.».

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 14α

Έκθεση πρόοδου

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

2. Στην έκθεση, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

- α) την πρόοδο στην ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως στην κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και τα μέτρα σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο για τη διευκόλυνση της μετάβασης των κρατών μελών σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών·
- β) την πρόοδο στην ενεργειακή απόδοση και την οικονομική προστιμότητα των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών·
- γ) τις επιπτώσεις στους καταναλωτές, ιδίως στα νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, συμπεριλαμβανομένων των τιμών της ηλεκτρικής ενέργειας·
- δ) ανάλυση της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων·
- ε) τη δυνητική συμβολή, όσον αφορά την εξοικονόμηση εκπομπών CO₂, πρόσθετων μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της μέσης ηλικίας και, ως εκ τούτου, των εκπομπών του στόλου ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, όπως μέτρα για τη στήριξη της σταδιακής κατάργησης των παλαιότερων οχημάτων με κοινωνικά δίκαιο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο·

- στ) επιπτώσεις στην απασχόληση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), και στην αποτελεσματικότητα των μέτρων για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού·
- ζ) την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέτρων και την ανάγκη για περαιτέρω δράση, συμπεριλαμβανομένων επαρκών χρηματοδοτικών μέτρων, σε ενωσιακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης και τον μετριασμό τυχόν αρνητικών κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων, ιδίως στις περιφέρειες και τις κοινότητες που πλήττονται περισσότερο·
- η) την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών·
- θ) την πρόοδο στην ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένης της πρόόδου στο πλαίσιο κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την κατάρτιση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και αναδιτύπωσης της οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).
- ι) τη δυνητική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών καυσίμων, για την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας·
- ια) τις εκπομπές κύκλου ζωής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά, όπως αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α·
- ιβ) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην επίτευξη των στόχων των κρατών μελών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 και της αναδιτύπωσης της οδηγίας 2008/50/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

3. Κατά την ημερομηνία υποβολής της πρώτης έκθεσης προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, υποβάλλει επίσης έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο η οποία περιλαμβάνει ανάλυση για τον εντοπισμό τυχόν χρηματοδοτικών κενών στη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, με ιδιαίτερη προσοχή στις ΜΜΕ και τις περιφέρειες που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από προτάσεις για κατάλληλα χρηματοδοτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των αναγκών που έχουν εντοπιστεί.

(*) Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).

(**) Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).».

13) Το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή, το 2026, επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται ανά διετία και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης. Η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως την πρόοδο που έχει σημειωθεί στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις υβριδικές τεχνολογίες με ρευματολήπτη, και τη σημασία μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη επανεξέτασης των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τις επιπτώσεις της θέσπισης ελάχιστων ορίων ενεργειακής απόδοσης για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.

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

β) οι παράγραφοι 2 έως 5 διαγράφονται·

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, μεταξύ άλλων και σε πραγματικές συνθήκες, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO₂ για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Εάν είναι σκόπιμο, η επανεξέταση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

14) Το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 7α παράγραφος 2, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·

β) στην παράγραφο 3, η αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 7α παράγραφος 2, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9»·

γ) στην παράγραφο 6, η αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 7α παράγραφος 2, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφοι 8 και 9».

15) Το παράρτημα Ι τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Στρασβούργο, 19 Απριλίου 2023.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

R. METSOLA

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

J. ROSWALL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 6.1, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2025 και μετά»

β) στο σημείο 6.1.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2030 έως 2034»

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«6.1.3. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁
(1 – συντελεστής μείωσης₂₀₃₅)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

συντελεστής μείωσης₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α στοιχείο α).»

δ) στο σημείο 6.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς»

ε) το σημείο 6.2.2 διαγράφεται·

στ) το σημείο 6.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2025 και μετά

6.3.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2025 έως 2029:

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς· συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO₂ που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·

συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0, οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως ZLEV_{ειδικός} σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{\text{ειδικός}} = 1 - \left(\frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017 και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το έτος 2017 (*), ο ZLEV_{ειδικός} υπολογίζεται μέχρι και το 2029 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$ZLEV_{\text{ειδικός}} = \left(1 - \left(\frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Όταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών οχημάτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους μεταξύ του 2025 και του 2028 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη·

x είναι 25 % κατά τα έτη 2025 έως 2029.

6.3.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ + $\alpha_{2030} \cdot (TM - TM_0)$
όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·

α_{2030} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο} - \text{του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2030}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

α_{2021} είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές 2021 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

6.3.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ + $\alpha_{2035} \cdot (TM - TM_0)$
όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·

α_{2035} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο} - \text{του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2035}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

α_{2021} είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

(*) Το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κράτους μέλους το 2017 υπολογίζεται ως το πηλίκο των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν το 2017 προς τον συνολικό αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το ίδιο έτος.»

2. Το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 6.1, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2025 και μετά»

β) στο σημείο 6.1.2, η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το εξής:

«Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2030 έως 2034»

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«6.1.3. Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2035 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁
(1 – συντελεστής μείωσης₂₀₃₅)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·

συντελεστής μείωσης₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5α στοιχείο β).»

δ) το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο 2030 έως 2034

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2

α είναι α₂₀₃₀ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM₀ και α₂₀₂₁ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀.

όπου:

α₂₀₃₀ είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2030}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

α₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.»

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«6.2.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο από το 2035 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

όπου:

στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3

α είναι α_{2035,L} όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM₀ και α_{2035,H}, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀.

όπου:

α_{2035,L} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο - του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2035}}{\text{μέσες εκπομπές}_{2021}}$

α_{2035,H} είναι $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{στόχος για το σύνολο - του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2035}}{\text{στόχος για το σύνολο - του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2025}}$

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.»

στ) το σημείο 6.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.3.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2025 έως 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς - (θ_{στόχοι} - στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO ₂ που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·
θ _{στόχοι}	είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·
συντελεστής ZLEV	είναι (1 + y - x), εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0, οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·

όπου:

y είναι το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως ZLEV_{ειδικός} σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:

$$ZLEV_{\text{ειδικός}} = 1 - \left(\frac{\text{ειδικές εκπομπές CO}_2}{50} \right)$$

x είναι 17 % κατά τα έτη 2025 έως 2029.

6.3.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς - (θ_{στόχοι} - στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀)

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·
θ _{στόχοι}	είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·
στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE ₂₀₃₀	όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.2.»·

6.3.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο από το 2035 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς - (θ_{στόχοι} - στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₅)

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς	είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.3·
θ _{στόχοι}	είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.3·
στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE ₂₀₃₅	όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.3.»·