ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των καινούργιων ελαφρών οχημάτων και τη σήμανση των οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η ΕΕ αναγνωρίζει την κλιματική αλλαγή ως υπαρξιακή απειλή η οποία συνδέεται στενά με την ασφάλεια, την ειρήνη και τη βιώσιμη ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής αποτελεί ευκαιρία για την ταυτόχρονη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανεξαρτησίας της ΕΕ. Η ΕΕ έχει δεσμευτεί να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σε όλο το φάσμα της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990 και να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Η Επιτροπή πρότεινε επίσης τροποποίηση του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα που κατοχυρώνει τον στόχο μείωσης κατά 90 % έως το 2040[1]. Τόσο το Συμβούλιο όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν καθορίσει τις θέσεις τους σχετικά με τον φάκελο, ο οποίος βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της συναπόφασης.

Οι πολιτικές απανθρακοποίησης αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη ανάπτυξης όταν είναι επαρκώς ενσωματωμένες στις βιομηχανικές, ανταγωνιστικές, οικονομικές και εμπορικές πολιτικές, όπως εξηγείται στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας[2] και στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία[3].

Η μείωση των εκπομπών CO_2 στις οδικές μεταφορές είναι απαραίτητη για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας. Το 2023 αντιπροσώπευαν περίπου το 30 % των συνολικών καθαρών εκπομπών CO_2 της ΕΕ (και το 24 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου) και εξακολουθούν να είναι υψηλότερες από ό,τι το 1990.

Ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (ημιφορτηγά)[4] αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της δέσμης μέτρων της ΕΕ που αποσκοπούν στην επίτευξη της απανθρακοποίησης των οδικών μεταφορών. Καθοδηγεί τη σταδιακή μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και παρέχει μακροπρόθεσμη βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για τους επενδυτές κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει επαρκή χρόνο για μια δίκαιη μετάβαση.

Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ αντιπροσωπεύει 1 τρισ. EUR του ΑΕΠ και το ένα τρίτο των ιδιωτικών επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη στην ΕΕ. Παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση στον τομέα της μεταποίησης σε τρία εκατομμύρια Ευρωπαίους. Ο τομέας υφίσταται επί του παρόντος διαρθρωτικό μετασχηματισμό σε παγκόσμιο επίπεδο, ο οποίος σχετίζεται με την καθαρή και την ψηφιακή μετάβαση, και αντιμετωπίζει σοβαρές προκλήσεις ανταγωνιστικότητας.

---

1 Επιτροπή, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας [COM(2025) 524 final της 2.7.2025].

2 Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: «Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας για την ΕΕ» [COM(2025) 30 final της 29.1.2025]·

3 Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Η συμφωνία για καθαρή βιομηχανία — Κοινός χάρτης πορείας για την ανταγωνιστικότητα και την απανθρακοποίηση [COM(2025) 85 final της 26.2.2025].

4 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).

Τον Ιανουάριο του 2025 η Επιτροπή ξεκίνησε στρατηγικό διάλογο με τον τομέα για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων και τον σχεδιασμό συγκεκριμένων στρατηγικών και λύσεων ώστε να διασφαλιστεί ότι αυτή η καίριας σημασίας βιομηχανία θα έχει στέρεο μέλλον στην Ευρώπη. Ο διάλογος αυτός τροφοδότησε το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία[5], το οποίο καθορίζει συγκεκριμένα μέτρα για τη διασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και τη διατήρηση μιας ισχυρής ευρωπαϊκής παραγωγικής βάσης μέσω της ανάληψης δράσης σε πέντε βασικούς τομείς: 1) καινοτομία και ψηφιοποίηση, 2) καθαρή κινητικότητα, 3) ανταγωνιστικότητα και ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, 4) δεξιότητες και κοινωνική διάσταση και 5) ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και επιχειρηματικό περιβάλλον.

Για την επίτευξη των στόχων του, το σχέδιο δράσης εισάγει περίπου 50 εμβληματικές δράσεις. Στις δράσεις αυτές περιλαμβάνονται η επανεξέταση του κανονισμού που σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO_2 για επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και η επανεξέταση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων[6], για την ενίσχυση της ενημέρωσης των καταναλωτών και τη διευκόλυνση της παροχής βιώσιμων επιλογών που συνάδουν με τους κλιματικούς και περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ.

Καθώς οι στόχοι για τις εκπομπές CO_2 που καθορίζονται στον κανονισμό αυστηροποιούνται με την πάροδο του χρόνου, η συμμόρφωση απαιτεί αυξανόμενη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς οι άλλοι υπάρχοντες μοχλοί για τη μείωση των εκπομπών CO_2 έχουν περιορισμένο μόνο αντίκτυπο και από μόνοι τους δεν επαρκούν για την επίτευξη των τρεχόντων και των μελλοντικών στόχων για τις εκπομπές CO_2. Ενώ είναι σημαντικό οι στόχοι να συνεχίσουν να παρέχουν κίνητρα για τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να δημιουργούν βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για τις επενδύσεις, η έλλειψη ευελιξίας στον κύκλο συμμόρφωσης, σε συνδυασμό με σημαντικές αλλαγές στην παγκόσμια οικονομική και κανονιστική κατάσταση, μπορεί να δημιουργήσει κίνδυνο μη συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές οχημάτων.

Η τεχνολογική ουδετερότητα πρέπει να ενισχυθεί, δεδομένου ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ενέχει τον κίνδυνο περιορισμού της συνεχούς καινοτομίας και της ανάπτυξης τεχνολογιών εκτός των συστημάτων μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, οι οποίες μπορούν να είναι χρήσιμες για συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης και/ή για μια μεταβατική φάση. Λόγω των φραγμών στην ανάπτυξη ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών, οι οποίοι δημιουργούν έλλειψη ζήτησης βραχυπρόθεσμα, οι κατασκευαστές ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες προκλήσεις. Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, είναι σκόπιμο να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στην ΕΕ με την παροχή ειδικών κινήτρων.

Είναι επίσης αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές λαμβάνουν σαφείς και εναρμονισμένες πληροφορίες σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των νέων επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και των αυτοκινήτων που πωλούνται στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων από εμπόρους λιανικής πώλησης. Αυτό θα πρέπει να καλύπτει τη σήμανση όλων των τύπων αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η

---

5 Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final της 5.3.2025].

6 Οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατικών αυτοκινήτων (ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16).

οποία θα διευκολύνει τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων αγοράς και θα στηρίξει τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Στο πλαίσιο αυτό, η πρόταση αποσκοπεί στην παροχή μιας πιο ευέλικτης και τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις εξελίξεις της αγοράς, συνεχίζοντας παράλληλα την πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα και διατηρώντας την προβλεψιμότητα για τους κατασκευαστές και τους επενδυτές σε μια δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Η πρόταση προβλέπει μέτρα για:

(1) την παροχή περισσότερων δυνατοτήτων ευελιξίας στους κατασκευαστές ώστε να επιτύχουν τους στόχους τους για τις εκπομπές CO_2·

(2) την ενίσχυση της τεχνολογικής ουδετερότητας των προτύπων εκπομπών CO_2·

(3) τη διατήρηση της συνεισφοράς των προτύπων εκπομπών CO_2 στην επίτευξη των κλιματικών στόχων που θέτει το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα·

(4) τη διατήρηση της βεβαιότητας και της προβλεψιμότητας για τους κατασκευαστές και τους επενδυτές στην αξιακή αλυσίδα της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών·

(5) την καλύτερη εξυπηρέτηση των δυνητικών αγοραστών οχημάτων μηδενικών εκπομπών, με την παροχή επαρκών πληροφοριών σε αυτούς και, κατά συνέπεια, τη στήριξη της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO_2.

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

Η πρόταση συνάδει με τους στόχους του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού. Η πρόταση ευθυγραμμίζεται με άλλες πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα, την ενέργεια και τις μεταφορές, μεταξύ άλλων:

– Τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804, ο οποίος διασφαλίζει επαρκείς υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την ΕΕ, με τη στήριξη του μηχανισμού υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIF) για έργα εγκαταστάσεων επαναφόρτισης. Το σχέδιο δράσης της ΕΕ για τα δίκτυα και η επικείμενη νομοθεσία για τον εκσυγχρονισμό των δικτύων αποσκοπούν στην αποτελεσματική ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης, ενώ το σχέδιο δράσης για την οικονομικά προσιτή ενέργεια επιδιώκει τη μείωση του κόστους φόρτισης. Μια πρόταση για την απανθρακοποίηση του εταιρικού στόλου θα αυξήσει τη ζήτηση για οχήματα μηδενικών εκπομπών.

– Τον κανονισμό για τις κρίσιμες πρώτες ύλες (CRM), ο οποίος προωθεί μια βιώσιμη αξιακή αλυσίδα μπαταριών, με την έγκριση στρατηγικών έργων για τη διασφάλιση του εφοδιασμού υλικών. Η πράξη για τη βιομηχανία των μηδενικών καθαρών εκπομπών ενισχύει τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα, καθώς και την παραγωγική ικανότητα της ΕΕ για τεχνολογίες μηδενικών καθαρών εκπομπών, όπως οι μπαταρίες. Η ανάπτυξη της αλυσίδας εφοδιασμού μπαταριών της ΕΕ θα υποστηριχθεί περαιτέρω από τη δέσμη μέτρων «Battery Booster». Η επικείμενη νομοθεσία, όπως η πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανίας, θα αποσκοπεί στη διατήρηση της ευρωπαϊκής παραγωγής βασικών κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων για ηλεκτρικά οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ, καθιστώντας τη δημόσια στήριξη προς όφελος της αυτοκινητοβιομηχανίας εξαρτώμενη από κριτήρια ανθεκτικότητας και βιωσιμότητας. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν ισχυρό εργαλείο για τη στήριξη της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής αναμένεται επίσης να αναπτύξει μια ετικέτα σχετικά με την ένταση άνθρακα των βιομηχανικών προϊόντων, αρχής γενομένης από τον

χάλυβα, καθώς και παραμέτρους βάσει των οποίων ένα προϊόν λαμβάνει την ετικέτα/σήμανση «κατασκευάζεται στην ΕΕ». Θα είναι σημαντικό να αποτελέσουν οι εξελίξεις αυτές τη βάση, κατά περίπτωση, ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια των μεθοδολογιών. Ισχύει επίσης για την ένδειξη «κατασκευάζεται στην ΕΕ» για τα μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

– Το ΣΕΔΕ2 που ενισχύει τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών μέσω της τιμολόγησης των ανθρακούχων εκπομπών.

– Τον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών (ESR), ο οποίος παραμένει στο επίκεντρο της στρατηγικής της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών, με τον στόχο του 2030 για τους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να είναι η μείωση κατά 40 % σε σύγκριση με το 2005, ενώ τα κράτη μέλη συνεχίζουν να προσαρμόζουν τους εθνικούς προϋπολογισμούς και τις δυνατότητες ευελιξίας τους, καθώς η Ένωση παρακολουθεί την πρόοδο ως προς την επίτευξη των στόχων της για το κλίμα.

• **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η Ευρώπη έχει καθορίσει ένα φιλόδοξο πλαίσιο για να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050. Η συμφωνία για καθαρή βιομηχανία έχει ως στόχο να καθιερώσει την ΕΕ ως ανταγωνιστικό και ελκυστικό τόπο για τη μεταποίηση, μεταξύ άλλων για ενεργοβόρες βιομηχανίες, και να προωθήσει την καθαρή τεχνολογία και νέα κυκλικά επιχειρηματικά μοντέλα, προκειμένου να επιτευχθούν οι συμφωνηθέντες στόχοι της για την απανθρακοποίηση. Με την υλοποίηση των εν λόγω στόχων, θα ενισχυθεί επίσης η ενεργειακή ανεξαρτησία της ΕΕ από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• **Νομική βάση**

Νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 191 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: τη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος· την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος. Βάσει του άρθρου 192 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει ήδη θεσπίσει πολιτικές για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO_2 από αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μέσω του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, ο οποίος ισχύει επί του παρόντος από την 1η Ιανουαρίου 2020, και για την παροχή πληροφοριών στους καταναλωτές σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 των νέων επιβατικών αυτοκινήτων που προορίζονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση μέσω της οδηγίας 1999/94/ΕΚ.

• **Επικουρικότητα**

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα· η συντονισμένη δράση της ΕΕ μπορεί να συμπληρώσει και να ενισχύσει αποτελεσματικά τις δράσεις σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 191 της Συνθήκης της Λισαβόνας.

Δεδομένου ότι τα πρότυπα εκπομπών CO_2 για τα οχήματα και οι απαιτήσεις σήμανσης των αυτοκινήτων καθορίζονται σε ενωσιακό επίπεδο, οι στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας μπορούν να επιτευχθούν μόνο σε ενωσιακό επίπεδο.

- **Αναλογικότητα**

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

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η πρόταση προβλέπει τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και, ως εκ τούτου, ο κανονισμός είναι το μόνο κατάλληλο νομικό μέσο.

Όσον αφορά τη σήμανση των οχημάτων, η πρόταση καταργεί και αντικαθιστά την οδηγία 1999/94/ΕΚ. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων της αξιολόγησης, καθώς και τις κύριες αλλαγές που απαιτούνται στους υφιστάμενους κανόνες και τον στόχο της βελτίωσης της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ο κανονισμός αποτελεί το κατάλληλο νομικό μέσο για την αντικατάσταση της οδηγίας, καθώς παρέχει σαφείς, λεπτομερείς και άμεσα εφαρμοστέες διατάξεις. Επιπλέον, διασφαλίζει ότι οι νομικές απαιτήσεις εφαρμόζονται ταυτόχρονα και με εναρμονισμένο τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΥΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

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

Υπάρχει γενική συμφωνία μεταξύ των συμφεροντούχων σχετικά με την ανάγκη να συνεχιστεί η πορεία των προσπαθειών της ΕΕ για απανθρακοποίηση και ότι ο εξηλεκτρισμός θα βρίσκεται στο επίκεντρο της μετάβασης και του μέλλοντος της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ. Ωστόσο, ορισμένοι συμφεροντούχοι υποστηρίζουν ότι το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ είναι υπερβολικά άκαμπτο, γεγονός που ενέχει τον κίνδυνο προβλημάτων για τους κατασκευαστές οχημάτων κατά τη μετάβαση. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να μετριαστούν αυτοί οι κίνδυνοι.

Από την αξιολόγηση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων διαπιστώθηκε ότι, ενώ είχε επιτύχει τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό τους αρχικούς στόχους της για την ενημέρωση των καταναλωτών σχετικά με τις εκπομπές CO_2 των νέων αυτοκινήτων, διάφοροι παράγοντες περιορίζουν τις επιλογές των καταναλωτών και τον δυνητικό αντίκτυπό της. Η σημασία της θα περιοριστεί περαιτέρω, καθώς αυξάνεται η διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για τα οποία οι πληροφορίες που έχουν παρασχεθεί μέχρι στιγμής είναι πολύ περιορισμένες και ανεπαρκείς, και καθώς οι δυνητικοί αγοραστές οχημάτων βασίζονται όλο και περισσότερο σε ψηφιακές πλατφόρμες για τη συλλογή πληροφοριών πριν από την αγορά.

- **Διαβουλεύσεις με τους συμφεροντούχους**

Η Επιτροπή προσδιόρισε διάφορες βασικές ομάδες συμφεροντούχων προς διαβούλευση, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών (εθνικές και περιφερειακές αρχές), των κατασκευαστών οχημάτων, των προμηθευτών κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, των προμηθευτών καυσίμων και ενέργειας, των αγοραστών οχημάτων (ιδιώτες, επιχειρήσεις, εταιρείες διαχείρισης στόλου), των ΜΚΟ για το περιβάλλον, τις μεταφορές και τους καταναλωτές, καθώς και των κοινωνικών εταίρων.

Για να συγκεντρώσει παρατηρήσεις από τις ομάδες αυτές, η Επιτροπή δρομολόγησε πρόσκληση υποβολής στοιχείων και διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση από τις 7 Ιουλίου έως

τις 10 Οκτωβρίου 2025. Πραγματοποίησε επίσης συναντήσεις με ενώσεις του κλάδου που εκπροσωπούν κατασκευαστές οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και προμηθευτές ενέργειας, διεξήγαγε διμερείς συναντήσεις με τις αρχές των κρατών μελών, τους κοινωνικούς εταίρους και τις ΜΚΟ και κάλεσε τους συμφεροντούχους να υποβάλουν έγγραφα θέσης.

Η πρόσκληση υποβολής στοιχείων για την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO_2 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έλαβε 963 απαντήσεις, ενώ η χωριστή πρόσκληση υποβολής στοιχείων για την αναθεώρηση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων[7] έλαβε 39 απαντήσεις. Η διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε στον ιστότοπο EU Survey[8], κάλυψε τόσο την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO_2 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά όσο και την αναθεώρηση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων. Η διαβούλευση έλαβε 1115 απαντήσεις, εκ των οποίων οι 859 (77 %) προέρχονταν από πολίτες της ΕΕ, οι 120 (11 %) από εταιρεία ή επιχείρηση, εκ των οποίων οι 57 (5 %) από ΜΜΕ, οι 76 (7 %) από επιχειρηματικές ενώσεις, οι 14 (1 %) από μη κυβερνητικές οργανώσεις και οι υπόλοιπες από ακαδημαϊκά ιδρύματα, οργανώσεις καταναλωτών και συνδικαλιστικές οργανώσεις.

Στις απαντήσεις τους στη δημόσια διαβούλευση, οι συμφεροντούχοι εξέφρασαν ευρύ φάσμα απόψεων σχετικά με τα επίπεδα των στόχων για τις εκπομπές CO_2. Ορισμένα κράτη μέλη, τοπικές αρχές, περιβαλλοντικές ΜΚΟ, πανεπιστημιακοί και ο τομέας της ηλεκτρικής ενέργειας θεώρησαν ότι η σταθερότητα της πολιτικής είναι ουσιαστικής σημασίας. Αντιθέτως, οι περισσότεροι άλλοι εκπρόσωποι της βιομηχανίας που απάντησαν, παράλληλα με τις παρατηρήσεις από μια εκστρατεία κινητοποιημένων πολιτών, θεώρησαν ότι οι στόχοι για το 2035 δεν ήταν εφικτοί λόγω της βραδύτερης από ό,τι αναμενόταν διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Οι εκπρόσωποι της βιομηχανίας τάχθηκαν γενικά υπέρ του να αποδοθεί ρόλος στα βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα και στα εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV) στο πλαίσιο του κανονισμού για τα πρότυπα εκπομπών CO_2, προκειμένου να αυξηθεί η ευελιξία και να ενισχυθεί η τεχνολογική ουδετερότητα, ενώ οι ΜΚΟ και οι δημόσιες αρχές εξέφρασαν κυρίως την αντίθετη άποψη. Οι συμφεροντούχοι του κλάδου επιδίωξαν επίσης μεγαλύτερη ευελιξία στη χρήση των προστίμων, προτείνοντας να αποτελούν τα πρόστιμα μηχανισμό στήριξης και όχι τιμωρητικό μέτρο. Οι πολίτες και οι ΜΚΟ τάχθηκαν γενικά υπέρ της χρήσης των εσόδων για τη στήριξη των εργαζομένων, της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης, καθώς και της λήψης μέτρων από την πλευρά της ζήτησης.

Η σαφής πλειονότητα των συμφεροντούχων υποστήριξε την εναρμόνιση και την απλούστευση της σήμανσης των οχημάτων, καθώς και την προσθήκη ειδικών πληροφοριών για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην ετικέτα, αλλά όχι άλλων πρόσθετων πληροφοριών που δεν είναι άμεσα διαθέσιμες, όπως το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας. Οι περισσότεροι συμφεροντούχοι θεωρούν σημαντικό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της ετικέτας ώστε να καλύπτει και τα νέα ημιφορτηγά. Οι οργανώσεις καταναλωτών ζήτησαν να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της ετικέτας στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των επιλογών πολιτικής βασίστηκε σε μια σειρά σεναρίων που αναπτύχθηκαν για το ενεργειακό

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_el

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_el

μοντέλο PRIMES. Η ανάλυση αυτή συμπληρώθηκε με την εφαρμογή άλλων εργαλείων μοντελοποίησης, όπως του GEM-E3 και του E3ME, καθώς και του μοντέλου DIONE του Κοινού Κέντρου Ερευνών (στο εξής: JRC).

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

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

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση επιπτώσεων η οποία παρείχε λεπτομερή ανάλυση. Στην εκτίμηση επιπτώσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνέπεια της πρωτοβουλίας με τους στόχους του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού.

Διερευνήθηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής, οι οποίες ομαδοποιήθηκαν σε τρεις κύριες κατηγορίες: i) στόχοι εκπομπών CO_2 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και διάφορες δυνατότητες ευελιξίας που διευκολύνουν τη συμμόρφωση (βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα, OVC-HEV, πολυετής συμμόρφωση, υπερμόρια για μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα)· ii) χρηματοδοτική στήριξη μέσω της επιβολής προστίμων· iii) σήμανση των οχημάτων.

Έχει προσδιοριστεί ένας προτιμώμενος συνδυασμός επιλογών όσον αφορά τους στόχους και τις δυνατότητες ευελιξίας, ο οποίος παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία και τεχνολογική ουδετερότητα, ενώ παράλληλα διατηρεί ένα ισχυρό μήνυμα για επενδύσεις στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών μακροπρόθεσμα. Όσον αφορά τη σήμανση των οχημάτων, προτιμάται η επιλογή που καλύπτει το ευρύτερο δυνατό φάσμα μεταχειρισμένων οχημάτων.

Η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά τους στόχους και τις δυνατότητες ευελιξίας σχετικά με τις εκπομπές CO_2 αποφέρει οφέλη για τους κατασκευαστές την περίοδο 2030-2034. Επίσης, παράλληλα με τη διατήρηση των στόχων μείωσης κατά 100 % έως το 2035, ενισχύει την τεχνολογική ουδετερότητα αναγνωρίζοντας τον ρόλο των OVC-HEV και τον ρόλο των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων μετά το 2035. Αυτό θα τονώσει τις συνεχείς επενδύσεις και την ανάπτυξη τεχνολογιών εκτός των συστημάτων μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, οι οποίες μπορούν να είναι χρήσιμες για συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης και/ή για μια μεταβατική φάση, ενώ θα στηρίξει ενδεχομένως επίσης την ανταγωνιστικότητα ορισμένων Ευρωπαίων κατασκευαστών σε άλλες αγορές. Όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση, οι ενεργειακές και κλιματικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής είναι περιορισμένες, ιδίως λόγω των ενσωματωμένων διασφαλίσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η πρωτοβουλία συνάδει με τον στόχο της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και τον κλιματικό στόχο για το 2030, καθώς και με την πρόοδο όσον αφορά την προσαρμογή.

Η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά τους στόχους και τις δυνατότητες ευελιξίας σχετικά με τις εκπομπές CO_2 συνεπάγεται ορισμένες πρόσθετες συνολικές δαπάνες του συστήματος (κόστος κεφαλαίου, κόστος καυσίμων και άλλες λειτουργικές δαπάνες), αλλά δεν παρουσιάζει σημαντικές αλλαγές σε σύγκριση με το βασικό σενάριο.

Η κανονιστική ευελιξία που παρέχει η πρωτοβουλία αναμένεται να ενισχύσει τη βραχυπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα. Η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει στοιχεία που

αποσκοπούν στην επίτευξη της αναγκαίας ισορροπίας μεταξύ της κανονιστικής ευελιξίας και της ενισχυμένης τεχνολογικής ουδετερότητας, αφενός, και στη διατήρηση της προβλεψιμότητας και της σταθερότητας του μακροπρόθεσμου μηνύματος υπέρ των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, αφετέρου.

.

Η προτιμώμενη επιλογή σήμανσης των οχημάτων θα παράσχει στους δυνητικούς αγοραστές οχημάτων μηδενικών εκπομπών επαρκέστερες πληροφορίες και θα διασφαλίσει ότι η εναρμόνιση του σχεδιασμού της ετικέτας σε επίπεδο ΕΕ θα οδηγήσει αποτελεσματικά σε απλούστευση και θα καλύψει ισότιμα όλα τα μεταχειρισμένα οχήματα. Η εναρμόνιση αίρει την ανάγκη ανάπτυξης εθνικού σχεδίου ετικέτας, το οποίο οδηγεί σε εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές αρχές.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

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

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

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ειδικότερα στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[9].

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που καθορίζει τις επιπτώσεις στους δημοσιονομικούς, ανθρώπινους και διοικητικούς πόρους επισυνάφθηκε στην πρόταση η οποία οδήγησε στην έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και στην τελευταία αναθεώρησή του με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/851.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η παρούσα πρόταση δεν μεταβάλλει την ουσία των κανόνων, η αξιολόγηση της εφαρμογής παραμένει η ίδια με εκείνη της πρότασης που οδήγησε στην έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/851.

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

Το άρθρο 1 περιλαμβάνει τις ακόλουθες προτεινόμενες τροποποιήσεις:

[9] ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 1 τροποποιεί το άρθρο 1, προκειμένου να εφαρμοστεί χαμηλότερος στόχος μείωσης εκπομπών CO_2 για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2030 για ημιφορτηγά από 50 % σε 40 % σε σχέση με το βασικό σενάριο του 2021, καθώς και προκειμένου να εφαρμοστεί χαμηλότερος στόχος μείωσης εκπομπών CO_2 για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2035 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά από 100 % σε 90 %. Προσθέτει επίσης τη σήμανση των οχημάτων στο αντικείμενο του κανονισμού.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 2 τροποποιεί το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) προκειμένου να διευκρινιστεί ότι όλα τα οχήματα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N (συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων κατηγορίας N1 και N2), των οποίων η μάζα χωρίς τη μάζα της μπαταρίας είναι μικρότερη από 2 840 kg, λαμβάνονται πράγματι υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τους στόχους για τις εκπομπές CO_2 που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επεκτείνει επίσης το πεδίο εφαρμογής ώστε να συμπεριλάβει τη σήμανση των οχημάτων.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 3 τροποποιεί το άρθρο 3 προκειμένου να αποσαφηνιστεί ο ορισμός της «μάζας δοκιμής» και να εισαχθούν ορισμοί σχετικοί με τις διατάξεις για τη σήμανση των οχημάτων.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 4 τροποποιεί το άρθρο 4 προκειμένου να θεσπιστεί πολυετής συμμόρφωση. Το άρθρο 1 παράγραφος 7 τροποποιεί το άρθρο 6, ενώ το άρθρο 1 παράγραφος 9 τροποποιεί το άρθρο 8 για να εισαχθούν επακόλουθες αλλαγές.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 5 τροποποιεί το άρθρο 5 ώστε να προβλέπονται υπερμόρια για τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα που κατασκευάζονται στην ΕΕ.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 6 εισάγει νέες διατάξεις σχετικά με τον ρόλο ορισμένων βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων.

– Το άρθρο 1 παράγραφος 6 εισάγει νέες διατάξεις σχετικά με τον ρόλο του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ.

– Το άρθρο 1 παράγραφοι 10 και 14 προβλέπει νέα άρθρα 15α, 15β και νέο παράρτημα IIIα, τα οποία καθορίζουν τους κανόνες για τη σήμανση των οχημάτων.

2025/0420 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των καινούργιων ελαφρών οχημάτων και τη σήμανση των οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ

(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[10],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[11],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα), η Ένωση κατοχύρωσε νομοθετικά έναν δεσμευτικό στόχο κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050, έτσι ώστε οι καθαρές εκπομπές να είναι μηδενικές έως τότε, καθώς και τον στόχο επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια, θέσπισε δεσμευτικό ενδιάμεσο κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2030 και διατάξεις για τον καθορισμό ενδιάμεσου κλιματικού στόχου της Ένωσης για το 2040.

(2) Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας, είναι σημαντικό, μεταξύ άλλων, να διασφαλιστεί και να παρασχεθεί στήριξη στην ανταγωνιστικότητα και την ανθεκτικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, να διασφαλιστούν οδοί μετάβασης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες οικονομικά αποδοτικές, ασφαλείς και κλιμακούμενες τεχνολογίες, να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη δίκαιη μετάβαση, να διασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός με τους διεθνείς εταίρους και να απανθρακοποιηθεί το ενεργειακό σύστημα με όλες τις ενεργειακές λύσεις μηδενικών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

(3) Με τη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία και το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, η Ένωση έχει θέσει τις προϋποθέσεις για επιτυχή μετάβαση, εστιάζοντας τόσο στην απανθρακοποίηση όσο και στη βιομηχανική

[10] ΕΕ C […], της […], σ. […] .
[11] ΕΕ C […], της […], σ. […] .

ανανέωση, προβλέποντας, μεταξύ άλλων, μηχανισμούς στήριξης για την ευρωπαϊκή βιομηχανία, ευρωπαϊκές απαιτήσεις περιεχομένου για τις κυψέλες και τα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών σε ηλεκτρικά οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ, καλύτερη πρόσβαση σε δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση, ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, και σαφείς ευνοϊκές συνθήκες για την υιοθέτηση και την κλιμάκωση καθαρών τεχνολογιών, προκειμένου να ενισχυθεί η βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και καινοτομία στην Ένωση.

(4) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας αποτελεί βασικό πυλώνα της οικονομίας της Ένωσης και βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο καμπής, καθώς αντιμετωπίζει σκληρό παγκόσμιο ανταγωνισμό και βαθείς διαρθρωτικούς μετασχηματισμούς όσον αφορά την απανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση. Η πορεία προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα συνδυάζει τη μείωση των εκπομπών CO_2, τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα, την κοινωνική δικαιοσύνη και την τεχνολογική υπεροχή. Για να διασφαλιστεί ότι ο μετασχηματισμός αυτός ενισχύει την ανταγωνιστικότητα του οικοσυστήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, διατηρώντας παράλληλα τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές φιλοδοξίες του, η Επιτροπή ενέκρινε στις 5 Μαρτίου 2025 το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία.

(5) Τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αγοράζονται και χρησιμοποιούνται σε επαγγελματικό πλαίσιο. Για ορισμένες ειδικές περιπτώσεις χρήσης ενδέχεται να υπάρχουν βραχυπρόθεσμα εμπόδια στην ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο εν λόγω τμήμα της αγοράς. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προσαρμοστεί ο στόχος εκπομπών CO_2 για το 2030 για τα εν λόγω οχήματα, ώστε να υποστηριχθεί η συνεχής ικανότητα των κατασκευαστών να επενδύουν, ιδίως στη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών.

(6) Η προώθηση της ανάπτυξης και της παραγωγής μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στην ΕΕ θα διασφαλίσει την οικονομική προσιτότητα και την πρόσβαση των καταναλωτών σε καθαρή κινητικότητα και θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στην ΕΕ, με την παροχή κινήτρων με τη μορφή πιστωτικών μορίων CO_2 για τους κατασκευαστές που διαθέτουν τα εν λόγω οχήματα στην αγορά της Ένωσης.

(7) Ενώ είναι σημαντικό οι στόχοι για τις εκπομπές CO_2 να συνεχίσουν να παρέχουν κίνητρα για τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να δημιουργήσουν βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για τις εν λόγω επενδύσεις, η έλλειψη κανονιστικής ευελιξίας μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες για τους κατασκευαστές οχημάτων όταν περιορίζει τις επιλογές συμμόρφωσής τους. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να υποστηριχθεί μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση με την πρόβλεψη κανονιστικών δυνατοτήτων ευελιξίας για τις τεχνολογίες μη μηδενικών εκπομπών.

(8) Προκειμένου να παρασχεθούν πρόσθετες δυνατότητες ευελιξίας, κατά την περίοδο 2030 έως 2032 οι κατασκευαστές θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 των οχημάτων τους δεν υπερβαίνουν έναν στόχο εκπομπών, ο οποίος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών τους κατά τη διάρκεια της περιόδου. Η συμμόρφωση με τους στόχους θα πρέπει να αξιολογηθεί στο τέλος της περιόδου για κάθε μεμονωμένο κατασκευαστή. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να υπολογίζεται αναλόγως.

(9) Ο στόχος μείωσης των εκπομπών για το σύνολο του στόλου οχημάτων από το 2035 μειώνεται από 100 % σε 90 %, υπό την προϋπόθεση ότι οι υπόλοιπες εκπομπές αντισταθμίζονται από τη χρήση πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών ή πιστωτικών μορίων βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων.

(10) Η χρήση πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και πιστωτικών μορίων βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων θα πρέπει να υπόκειται σε ανώτατο όριο, προκειμένου να διατηρηθούν οι επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα μηδενικών εκπομπών. Τα εν λόγω πιστωτικά μόρια, σε συνδυασμό με τον στόχο μείωσης των εκπομπών κατά 90 %, στηρίζουν τον συνολικό στόχο για την κλιματική ουδετερότητα επιτρέποντας την αντιστάθμιση των εκπομπών σε ποσοστό έως και 10 % του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2021 από το 2035.

(11) Το 2035 και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του κανονισμού, ώστε να διατηρηθεί η ευθυγράμμιση με τον δεσμευτικό στόχο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (νομοθέτημα για το κλίμα).

(12) Είναι σκόπιμο να καταστεί δυνατή η αναγνώριση της μείωσης των εκπομπών από βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα στα πρότυπα CO_2, να προβλεφθούν περαιτέρω δυνατότητες ευελιξίας για τους κατασκευαστές και να στηριχθούν οι επενδύσεις στην ανάπτυξη της αξιακής αλυσίδας των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων. Τα καύσιμα αυτά θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην απανθρακοποίηση των μεταφορών. Προκειμένου να υποστηριχθούν οι καινοτόμες τεχνολογίες, το ισχύον πλαίσιο δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 περιλαμβάνει δεσμευτικούς στόχους για τα προηγμένα βιοκαύσιμα στις μεταφορές. Σημειώνεται πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας, αν και με αργούς ρυθμούς. Η επανεξέταση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχει προγραμματιστεί για το τέλος του 2026 για την αξιολόγηση της προόδου που έχει σημειωθεί και την ανάγκη επικαιροποίησης του μελλοντικού πλαισίου για τη βιοοικονομία.

(13) Η προώθηση του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών είναι απαραίτητη για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης, με παράλληλη ενίσχυση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας και της στρατηγικής αυτονομίας της. Δεδομένου ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι βασικός χρήστης του χάλυβα, είναι σκόπιμο να δοθούν κίνητρα για τη χρήση χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην παραγωγή οχημάτων, ώστε να δημιουργηθεί μια πρωτοπόρος αγορά. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ, για να αντισταθμιστούν, μετά το 2035, οι εκπομπές CO_2 των νέων οχημάτων τους, οι οποίες δεν έχουν ήδη αντισταθμιστεί από τη χρήση βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων.

(14) Για να παρασχεθεί μεγαλύτερη βεβαιότητα στους κατασκευαστές ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί τεχνική προσαρμογή στον τύπο που προσαρμόζει τον στόχο ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή ανάλογα με τη μέση μάζα δοκιμής του στόλου της ΕΕ.

(15) Η αξιολόγηση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη εναρμόνισης της ετικέτας σε όλα τα κράτη μέλη, ότι οι δυνητικοί αγοραστές οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ημιφορτηγών και μεταχειρισμένων οχημάτων δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι στο πλαίσιο των ισχυόντων κανόνων και ότι οι καταναλωτές βασίζονται όλο και περισσότερο σε

ψηφιακά εργαλεία, ενώ οι ισχύοντες κανόνες επικεντρώνονται στα φυσικά σημεία πώλησης, με οδηγό και αφίσα σε έντυπη μορφή. Ως εκ τούτου, η οδηγία 1999/94/ΕΚ πρέπει να αναθεωρηθεί και να επικαιροποιηθεί.

(16) Θα πρέπει να διατίθεται ετικέτα οχήματος που θα παρέχει πληροφορίες σχετικές με τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, ώστε να μπορούν οι δυνητικοί αγοραστές οχημάτων να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς. Επιπλέον, θα πρέπει να διατίθεται ετικέτα οχήματος όχι μόνο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, αλλά και για τους δυνητικούς αγοραστές ημιφορτηγών και μεταχειρισμένων οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι δυνητικοί αγοραστές των εν λόγω οχημάτων είναι επίσης κατάλληλα ενημερωμένοι.

(17) Η ετικέτα για μεμονωμένα οχήματα θα πρέπει να περιλαμβάνει τις σημαντικότερες πληροφορίες από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Θα πρέπει επίσης να παρέχει στους καταναλωτές τη δυνατότητα πρόσβασης σε πρόσθετες πληροφορίες. Στο μέλλον, καθώς οι τεχνικές απαιτήσεις, η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων και τα διαθέσιμα δεδομένα εξελίσσονται, πρόσθετες πληροφορίες θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να ενημερώνουν τους πελάτες σχετικά με τις επιδόσεις των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη ανάλογα με τη συμπεριφορά του χρήστη όσον αφορά το ποσοστό οδήγησης σε ηλεκτρική λειτουργία.

(18) Δεδομένου ότι οι αγοραστές οχημάτων βασίζονται όλο και περισσότερο σε ψηφιακά εργαλεία και για να μπορούν οι καταναλωτές να συγκρίνουν διαφορετικά μοντέλα οχημάτων, μεταξύ άλλων από διαφορετικούς κατασκευαστές, οι πληροφορίες σχετικά με όλα τα μοντέλα οχημάτων για τα οποία διατίθενται νέα οχήματα στην ενωσιακή αγορά θα πρέπει να διατίθενται σε βάση δεδομένων προϊόντων.

(19) Οι απαιτήσεις σήμανσης των οχημάτων θα πρέπει να ισχύουν για τους κατασκευαστές και τους εμπόρους οχημάτων ή για κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διαθέτει οχήματα στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, αποκλείοντας έτσι τους ιδιώτες που πωλούν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα περιστασιακά.

(20) Οι απαιτήσεις σήμανσης των οχημάτων θα πρέπει να ενσωματωθούν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεπής και εναρμονισμένη εφαρμογή του σε ολόκληρη την Ένωση.

(21) Προκειμένου να καθοριστούν μεθοδολογίες για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην ΕΕ», ο χάλυβας θεωρείται χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα, καθώς και για να τροποποιηθεί το παράρτημα σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές και νομοθετικές εξελίξεις, καθώς και οι εξελίξεις σχετικά με την ενημέρωση των καταναλωτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(22) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τον καθορισμό των λεπτομερών κανόνων και διαδικασιών για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων από τους κατασκευαστές όλων των απαραίτητων δεδομένων για τον υπολογισμό των πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και των λειτουργικών στοιχείων της βάσης δεδομένων προϊόντων για τη σήμανση των οχημάτων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(23) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού να παράσχει στους κατασκευαστές οχημάτων πρόσθετες δυνατότητες ευελιξίας για τη συμμόρφωσή τους διατηρώντας παράλληλα το επίπεδο φιλοδοξίας όσον αφορά τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2, καθώς και να εναρμονίσει και να επικαιροποιήσει τις απαιτήσεις σήμανσης των οχημάτων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά δύνανται, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631

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

(1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 5, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 40 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.2.»·

β) η παράγραφος 5α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 90 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I 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 90 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.3.»·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:

«7. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες για τη σήμανση των οχημάτων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές πληροφορίες που αφορούν τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα

ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που προορίζονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στην Ένωση διατίθενται στους δυνητικούς αγοραστές.».

(2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 στοιχείο β), το κείμενο μετά την άνω τελεία αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N, 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 μάζα αναφοράς μείον τη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας δεν υπερβαίνει τα 2 840 kg.»·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«5. Τα άρθρα 15α και 15β του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία προορίζονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στην Ένωση και έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την παγκοσμίως εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμής ελαφρών οχημάτων που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής.».

(3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο ιβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) “μάζα δοκιμής” ή “ΜΔ” : η μάζα δοκιμής επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο σημείο 3.2.25 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιδ) έως ιη):

«ιδ) “όχημα μηδενικών εκπομπών”: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής 0 g CO_2/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ·

ιε) “ετικέτα οχήματος”: γραφικό διάγραμμα σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

ιστ) “σημείο πώλησης”: χώρος όπου τα οχήματα εκτίθενται ή προσφέρονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση σε δυνητικούς πελάτες, συμπεριλαμβανομένων εμπορικών εκθέσεων όπου τα οχήματα παρουσιάζονται στο κοινό·

ιζ) “διαφημιστικό υλικό”: κάθε μορφή πληροφορίας σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, εντός ή εκτός διαδικτύου, που χρησιμοποιείται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων ή για την εμπορία, τη διαφήμιση ή την προώθηση οχημάτων που προσφέρονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στο ευρύ κοινό ή σε δυνητικό πελάτη·

ιη) “μοντέλο οχήματος”: ομάδα οχημάτων που ανήκουν στον ίδιο τύπο, στην ίδια παραλλαγή και στην ίδια έκδοση, όπως ορίζεται στο μέρος Β του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.».

(4) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Επιπλέον, αρχής γενομένης από το 2035, ο κατασκευαστής διασφαλίζει επίσης ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 δεν υπερβαίνουν το άθροισμα των πιστωτικών μορίων

καυσίμου του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5α, και των πιστωτικών μορίων του για τον χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5β.»·

β) η παράγραφος 1α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, για τις περιόδους που περιλαμβάνουν τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2027 και τα ημερολογιακά έτη 2030 έως 2032, ο κατασκευαστής, ακόμη και όταν είναι μέλος ομάδας, εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 κατά τις εν λόγω περιόδους δεν υπερβαίνουν τον στόχο ειδικών εκπομπών του κατά τις εν λόγω περιόδους.

Οι εν λόγω μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των ετήσιων μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 της σχετικής περιόδου σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομούνται για πρώτη φορά κάθε ημερολογιακό έτος.

Ο στόχος ειδικών εκπομπών υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.3 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου ή, σε περίπτωση που έχει χορηγηθεί παρέκκλιση σε κατασκευαστή δυνάμει του άρθρου 10, σύμφωνα με την εν λόγω παρέκκλιση, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά σε κάθε ημερολογιακό έτος.

Για κάθε ημερολογιακό έτος κατά το οποίο ένας κατασκευαστής συμπεριλήφθηκε σε ομάδα, οι ετήσιες μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 και ο ετήσιος στόχος ειδικών εκπομπών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τους εν λόγω υπολογισμούς είναι οι τιμές για την εν λόγω ομάδα.».

(5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 5*
Υπερμόρια για μικρά οχήματα μηδενικών εκπομπών

1. Έως το 2034, για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή, κάθε νέο όχημα μηδενικών εκπομπών κατηγορίας M1 που προσδιορίζεται ως μικρό ηλεκτρικό όχημα σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 2.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και κατασκευάζεται στην ΕΕ υπολογίζεται ως 1,3 οχήματα.

2. Για κάθε ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει και διαβιβάζει στην Επιτροπή, στο πλαίσιο των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το άρθρο 7, για κάθε νέο όχημα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας M1 κατά πόσον αυτό προσδιορίζεται ή όχι ως μικρό ηλεκτρικό όχημα σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 2.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, και κατασκευάζεται στην ΕΕ, καθώς και την τιμή των παραμέτρων που καθορίζουν την εν λόγω συμμόρφωση.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 17, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο θεωρείται ότι "κατασκευάζεται στην ΕΕ".

3. Η παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή σε κατασκευαστές που έχουν σχηματίσει ομάδα, εκτός εάν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.»·

(6) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 5α και 5β:

«Άρθρο 5α
Ρόλος των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων

1. Αρχής γενομένης από το 2035, η Επιτροπή υπολογίζει, για κάθε κατασκευαστή, πιστωτικά μόρια καυσίμων με βάση τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καυσίμων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 7, για την αντιστάθμιση των εκπομπών από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται κατά το ημερολογιακό έτος. Τα εν λόγω πιστωτικά μόρια καυσίμων υπολογίζονται λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα των εν λόγω καυσίμων που διατίθενται στην ενωσιακή αγορά για τις οδικές μεταφορές και την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 29α και 31 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και όπως αναφέρεται στην ενωσιακή βάση δεδομένων που δημιουργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 31α της εν λόγω οδηγίας, το μερίδιο των καυσίμων οδικών μεταφορών που χρησιμοποιούνται σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τη μέση διανυθείσα απόσταση καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων και τον αριθμό των ταξινομημένων οχημάτων.

2. Επιλέξιμα καύσιμα είναι τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO), όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29α της εν λόγω οδηγίας, καθώς και τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 33 της εν λόγω οδηγίας, και το βιοαέριο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 28 της εν λόγω οδηγίας, τα οποία παράγονται αμφότερα από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο παράρτημα IX της εν λόγω οδηγίας και πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29 της εν λόγω οδηγίας.

3. Τα πιστωτικά μόρια από όλα τα καύσιμα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δεν μειώνουν τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 ενός κατασκευαστή κατά περισσότερο από το 3 % του συνόλου του στόλου οχημάτων της EE_{2021}, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.0.

Τα πιστωτικά μόρια από τις ποσότητες βιοκαυσίμου και βιοαερίου που παράγονται από πρώτες ύλες και απαριθμούνται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 δεν μειώνουν τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 ενός κατασκευαστή κατά περισσότερο από το 1 % του συνόλου του στόλου οχημάτων της EE_{2021}, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.0.

4. Η παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή σε κατασκευαστές που έχουν σχηματίσει ομάδα, εκτός εάν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.

Άρθρο 5β
Ρόλος του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών

1. Από το 2035, ο κατασκευαστής λαμβάνει πιστωτικά μόρια για χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ (πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών) για την αντιστάθμιση των εκπομπών από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται κατά το ημερολογιακό έτος.

2. Η παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή στα οχήματα των οποίων η συμβολή στις μέσες εκπομπές καλύπτεται από το άρθρο 5α.

.

3. Τα πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών υπολογίζονται λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα και την ένταση εκπομπών CO_2, υπολογιζόμενες σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην παράγραφο 6, του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ και χρησιμοποιείται στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή στα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομούνται στην Ένωση κατά το ημερολογιακό έτος, τον αριθμό των οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος και τα διανυθέντα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 7.
4. Τα πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών δεν μειώνουν τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 ενός κατασκευαστή κατά περισσότερο από το 7 % του συνόλου του στόλου οχημάτων της $ΕΕ_{2021}$, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.0.
5. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους λεπτομερείς κανόνες και διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή όλων των απαραίτητων στοιχείων από τους κατασκευαστές για τον υπολογισμό των πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 17, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της έντασης εκπομπών CO_2 του χάλυβα και του χάλυβα βάσης ως σημείου αναφοράς για τον υπολογισμό των πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

7. Η παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή σε κατασκευαστές που έχουν σχηματίσει ομάδα, εκτός εάν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.»·

(7) στο άρθρο 6 παράγραφος 2, η τελευταία περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, μπορεί να συναφθεί συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας που καλύπτει το ημερολογιακό έτος 2025 ή 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, και μπορεί να συναφθεί συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας που καλύπτει το ημερολογιακό έτος 2030 ή 2031 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032.».

(8) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 5, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίοδος μετά την πρώτη περίοδο:

«Οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή για λιγότερα από 1 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος παρέχουν στην Επιτροπή πλήρεις πληροφορίες σχετικά με οποιαδήποτε από τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 2, εκτός εάν έχουν κοινοποιήσει προηγουμένως τις πληροφορίες αυτές και έκτοτε δεν έχουν επέλθει αλλαγές.»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6β:

«6β. Κάθε κατασκευαστής ορίζει σημείο επαφής για κάθε αλληλογραφία που αναφέρεται στο παρόν άρθρο.».

(9) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2027 και 2030 έως 2032, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κάθε κατασκευαστή του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 κατά την περίοδο υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά την εν λόγω περίοδο.»·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 1 και 2, για κάθε ημερολογιακό έτος που αρχίζει από το 2035, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ομάδας, κατά περίπτωση, όταν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 ενός κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών ή οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 υπερβαίνουν το άθροισμα των πιστωτικών μορίων καυσίμου του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5α, και των πιστωτικών μορίων του για τον χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5β.

Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

[μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 – (πιστωτικά μόρια καυσίμου + πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών) × EUR 95] × αριθμός οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά.

Στον ανωτέρω υπολογισμό, το άθροισμα των πιστωτικών μορίων καυσίμων και των πιστωτικών μορίων χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10 % του στόχου $ΕΕ_{2021}$»·

(10) Στο άρθρο 15, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το 2035 και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του κανονισμού για την επίτευξη κινητικότητας μηδενικών εκπομπών. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τον αντίκτυπο, τη σκοπιμότητα και την καταλληλότητα της συμπερίληψης απαιτήσεων τοπικού περιεχομένου, ιδίως με βάση την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ. Λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στην αγορά και την τεχνολογία, η Επιτροπή επανεξετάζει και τροποποιεί, κατά περίπτωση, τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά τις προσαρμογές στους στόχους για το σύνολο του στόλου οχημάτων με σκοπό τη διατήρηση της ευθυγράμμισης με τον δεσμευτικό στόχο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.»·

(11) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 15α και 15β:

«Άρθρο 15α

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών και των διανομέων όσον αφορά τη σήμανση των οχημάτων

1. Οι διανομείς διασφαλίζουν ότι η ετικέτα οχήματος, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙα μέρος 2, επικολλάται ή τοποθετείται, με ευδιάκριτο τρόπο ώστε να είναι ευανάγνωστη στο σύνολό της, κοντά σε κάθε όχημα που προσφέρεται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στα σημεία πώλησής τους.

Η ετικέτα οχήματος περιλαμβάνει τα πληροφοριακά στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙα μέρος 2, τα οποία αντιστοιχούν στο όχημα στο οποίο αναφέρεται.

Εκτός από την ετικέτα οχήματος, ο διανομέας ενημερώνει τον δυνητικό αγοραστή μεταχειρισμένου οχήματος μηδενικών εκπομπών ή εξωτερικά φορτιζόμενου υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος σχετικά με την τρέχουσα «κατάσταση υγείας της μπαταρίας έλξης» του οχήματος, με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στην οθόνη του οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) 2025/1707.

2. Οι κατασκευαστές και οι διανομείς, κατά περίπτωση, διασφαλίζουν ότι κάθε διαφημιστικό υλικό που σχετίζεται με την πώληση ή τη χρηματοδοτική μίσθωση μεμονωμένων οχημάτων φέρει την ετικέτα οχήματος, όπως ορίζεται στο παράρτημα IIIα μέρος 2, για κάθε όχημα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προσφέρονται για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στο διαδίκτυο.

Όταν το διαφημιστικό υλικό αφορά ένα ή περισσότερα μοντέλα οχημάτων, το διαφημιστικό υλικό περιλαμβάνει τις τιμές όλων των οχημάτων στα οποία αναφέρεται ή το εύρος μεταξύ των χαμηλότερων και των υψηλότερων τιμών όλων των οχημάτων στα οποία αναφέρεται, για όλες τις τεχνικές παραμέτρους που αναφέρονται στο παράρτημα IIIα μέρος 2.

Όταν το διαφημιστικό υλικό που διανέμεται με ηλεκτρονικά μέσα επιτρέπει στους καταναλωτές να διαμορφώσουν ένα συγκεκριμένο όχημα, όπως οι διαδικτυακοί διαμορφωτές αυτοκινήτων, καταδεικνύει σαφώς στους καταναλωτές τον τρόπο με τον οποίο ο διαφορετικός ειδικός εξοπλισμός και τα προαιρετικά πρόσθετα στοιχεία επηρεάζουν τις τιμές όλων των τεχνικών παραμέτρων που αναφέρονται στο παράρτημα IIIα μέρος 2.

3. Το αργότερο 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δημιουργεί βάση δεδομένων για τα προϊόντα, η οποία είναι προσβάσιμη στο κοινό και παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων για μοντέλα οχημάτων που διατίθενται στην αγορά.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να προσδιορίσει, με εκτελεστικές πράξεις, τα λειτουργικά στοιχεία της βάσης δεδομένων για τα προϊόντα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

4. Οι κατασκευαστές εισάγουν στη βάση δεδομένων προϊόντων, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα IIIα μέρος 3, για κάθε μοντέλο οχήματος για το οποίο διατίθενται νέες μονάδες στην αγορά.

Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που εισάγονται στη βάση δεδομένων για τα προϊόντα είναι ορθές και ακριβείς και τις επικαιροποιούν ανάλογα με τις ανάγκες.

5. Οι κατασκευαστές και οι διανομείς δεν παρέχουν ούτε αναρτούν ετικέτες που μιμούνται την ετικέτα του οχήματος που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, ούτε παρέχουν ή αναρτούν ετικέτες, σήματα, σύμβολα ή επιγραφές του οχήματος που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και που ενδέχεται να παραπλανήσουν ή να προκαλέσουν σύγχυση στους τελικούς χρήστες όσον αφορά τα πληροφοριακά στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα IIIα.

6. Όταν ένας πάροχος υπηρεσιών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065, επιτρέπει την πώληση οχημάτων μέσω του ιστοτόπου του, ο εν λόγω πάροχος υπηρεσιών καθιστά δυνατή την τοποθέτηση της ετικέτας του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και των παραμέτρων δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα IIIα μέρη 2 και 3, ώστε να συμπεριληφθούν πρόσθετες πληροφορίες που αφορούν τους καταναλωτές στη βάση δεδομένων προϊόντων και

να προσδιοριστεί η μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της παραμέτρου “κατασκευάζεται στην ΕΕ”.

Άρθρο 15β
Υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τη σήμανση των οχημάτων

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρχή εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020, η οποία είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 15α. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς μπορούν να ανακτούν το κόστος ελέγχου των εγγράφων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τα σχετικά άρθρα του παρόντος κανονισμού.

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις και τους μηχανισμούς εφαρμογής της νομοθεσίας που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων των διατάξεων σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη, το αργότερο 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους. ».

(12) Το άρθρο 17 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η κατ’ εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5α παράγραφος 5, του άρθρου 7 παράγραφος 8, του άρθρου 7α παράγραφος 2, του άρθρου 10 παράγραφος 8, του άρθρου 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, του άρθρου 13 παράγραφος 4, του άρθρου 14 παράγραφος 2, του άρθρου 15 παράγραφοι 8 και 9 και του άρθρου 15α παράγραφος 7 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

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

(14) Παρεμβάλλεται το παράρτημα ΙΙΙα σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2
Κατάργηση

Η οδηγία 1999/94/ΕΚ καταργείται.

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

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

Το άρθρο 1 παράγραφος 5 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου *[Υπηρεσία Εκδόσεων:* Να προστεθεί το έτος που έπεται της ημερομηνίας εφαρμογής της δέσμης μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία].

Το άρθρο 1 παράγραφος 11 και το άρθρο 2 εφαρμόζονται από *[ημερομηνία = 12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]*.

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

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο/Η Πρόεδρος	*Ο/Η Πρόεδρος*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΨΗΦΙΑΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ 3

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας 3

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής 3

1.3. Στόχοι 3

1.3.1. Γενικοί στόχοι 3

1.3.2. Ειδικοί στόχοι 3

1.3.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις 3

1.3.4. Δείκτες επιδόσεων 3

1.4. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά: 4

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας 4

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας 4

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή δράση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα. 4

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος 4

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα 5

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής 5

1.6. Διάρκεια της πρότασης/πρωτοβουλίας και των δημοσιονομικών επιπτώσεών της 6

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού 6

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ 8

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων 8

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου 8

2.2.1. Αιτιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης του προϋπολογισμού, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της στρατηγικής ελέγχου που προτείνονται 8

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους 8

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο) 8

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας 9

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ 10
3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται 10
3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις 12
3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις 12
3.2.1.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό 12
3.2.1.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό 17
3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται από επιχειρησιακές πιστώσεις 22
3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις . 24
3.2.3.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό 24
3.2.3.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό 24
3.2.3.3. Σύνολο πιστώσεων 24
3.2.4. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους 25
3.2.4.1. Χρηματοδοτούμενες από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό 25
3.2.4.2. Χρηματοδοτούμενες από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό 26
3.2.4.3. Σύνολο εκτιμώμενων αναγκών σε ανθρώπινους πόρους 26
3.2.5. Επισκόπηση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επενδύσεις ψηφιακής τεχνολογίας 28
3.2.6. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 28
3.2.7. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση 28
3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα 29
4. ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ 29
4.1. Απαιτήσεις ψηφιακής σημασίας 30
4.2. Δεδομένα 30
4.3. Ψηφιακές λύσεις 31
4.4. Αξιολόγηση διαλειτουργικότητας 31
4.5. Μέτρα στήριξης της ψηφιακής εφαρμογής 32

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Πολιτική για το κλίμα

1.3. Στόχοι

1.3.1. Γενικοί στόχοι

Η πρόταση έχει ως στόχο να παράσχει:

1) πρόσθετες δυνατότητες ευελιξίας για τους κατασκευαστές με σκοπό τη στήριξη της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών·

2) εναρμονισμένους και επικαιροποιημένους κανόνες για τη σήμανση σχετικά με τις εκπομπές CO_2.

1.3.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της δράσης είναι:

1) η παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας στους κατασκευαστές ώστε να επιτύχουν τους στόχους τους για τις εκπομπές CO_2·

2) η ενίσχυση της τεχνολογικής ουδετερότητας των προτύπων εκπομπών CO_2·

3) η διατήρηση της συνεισφοράς των προτύπων εκπομπών CO_2 στην επίτευξη των κλιματικών στόχων που θέτει το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα·

4) η διατήρηση της βεβαιότητας και της προβλεψιμότητας για τους κατασκευαστές και τους επενδυτές στην αξιακή αλυσίδα της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών·

5) η θέσπιση εναρμονισμένης ενημέρωσης των καταναλωτών, μεταξύ άλλων για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

1.3.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχευόμενους δικαιούχους / τις στοχευόμενες ομάδες.

Η προτιμώμενη συνδυασμένη επιλογή όσον αφορά τους στόχους και τις δυνατότητες ευελιξίας σχετικά με τις εκπομπές CO_2 αποφέρει οφέλη για τους κατασκευαστές την περίοδο 2030-2034. Επίσης, παράλληλα με τη διατήρηση των στόχων μείωσης κατά 100 % έως το 2035, ενισχύει την τεχνολογική ουδετερότητα αναγνωρίζοντας τον ρόλο των OVC-HEV, των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων και του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών μετά το 2035. Αυτό θα τονώσει τις συνεχείς επενδύσεις και την ανάπτυξη τεχνολογιών εκτός των συστημάτων μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, οι οποίες μπορούν να είναι χρήσιμες για συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης και/ή για μια μεταβατική φάση, ενώ θα στηρίξει ενδεχομένως επίσης την ανταγωνιστικότητα ορισμένων Ευρωπαίων κατασκευαστών σε άλλες αγορές. Όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση, οι ενεργειακές και κλιματικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής είναι περιορισμένες, ιδίως λόγω των ενσωματωμένων διασφαλίσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η πρωτοβουλία συνάδει με

τον στόχο της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και τον κλιματικό στόχο για το 2030, καθώς και με την πρόοδο όσον αφορά την προσαρμογή.

1.3.4. Δείκτες επιδόσεων

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

Έχουν προσδιοριστεί οι ακόλουθοι δείκτες: (εκτίμηση επιπτώσεων)

– οι μέσες εκπομπές CO_2 του στόλου της ΕΕ από καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά θα παρακολουθούνται ετησίως ανά όχημα, κατασκευαστή και κράτος μέλος·

– οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων απογραφών των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των κρατών μελών·

– ο αριθμός και το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων δεδομένων παρακολούθησης που υποβάλλουν τα κράτη μέλη·

– το επίπεδο απασχόλησης θα παρακολουθείται με βάση τα διαθέσιμα στο κοινό στατιστικά στοιχεία της Eurostat σχετικά με τα ανά κλάδο δεδομένα για την απασχόληση στην ΕΕ.

1.4. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

☐ νέα δράση

☐ νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια[12]

☒ την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

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

Η τροποποιητική πρόταση αποσκοπεί στην παροχή στους κατασκευαστές επιπλέον δυνατοτήτων να συμμορφωθούν με τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2, με παράλληλη διατήρηση του συνολικού επιπέδου φιλοδοξίας των στόχων μείωσης των εκπομπών CO_2 που κατοχυρώνονται στο δίκαιο της ΕΕ.

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

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να επιλυθεί μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Απαιτείται συντονισμός της δράσης για το

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

κλίμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας. Δεδομένης της ανάγκης τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 με την παροχή πρόσθετων δυνατοτήτων συμμόρφωσης με τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2, οι στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας δεν μπορούν να επιτευχθούν από τα ίδια τα κράτη μέλη.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρόταση βασίζεται στην ισχύουσα νομοθεσία η οποία διασφάλισε τη συνεχή μείωση των εκπομπών CO_2 του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ κατά την τελευταία δεκαετία.

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

Δεν απαιτούνται πρόσθετοι πόροι.

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

Δεν απαιτούνται πρόσθετοι πόροι.

1.6. Διάρκεια της πρότασης/πρωτοβουλίας και των δημοσιονομικών επιπτώσεών της

☐ **περιορισμένη διάρκεια**

– ☐ με ισχύ από [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ έως [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ

– ☐ δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις πληρωμών

☒ **απεριόριστη διάρκεια**

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ,

– και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού

☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

– ☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης·

– ☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

– ☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει

– ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στους οργανισμούς αυτών (να προσδιοριστούν)

– ☐ στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

– ☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού

– ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

– ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και είναι επιφορτισμένοι με δημόσια υπηρεσία, στον βαθμό που τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

– ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στους οποίους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

– ☐ σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας βάσει του τίτλου V της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη

– ☐·σε οργανισμούς που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος, διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους ή το δίκαιο της Ένωσης και είναι επιλέξιμοι για να τους ανατεθεί, σύμφωνα με ειδικούς τομεακούς κανόνες, η εκτέλεση κονδυλίων της Ένωσης ή δημοσιονομικών εγγυήσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω οργανισμοί ελέγχονται από οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή από οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και είναι επιφορτισμένοι με δημόσια υπηρεσία και τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις υπό μορφή από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνης από τους ελέγχοντες οργανισμούς

ή ισοδύναμες χρηματοοικονομικές εγγυήσεις και οι οποίες μπορεί να περιορίζονται, για κάθε δράση, στο μέγιστο ποσό της στήριξης της Ένωσης.

Παρατηρήσεις

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Δεν εισάγεται καμία αλλαγή στους κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, δεδομένου ότι το ισχύον σύστημα επιτρέπει επίσης την παρακολούθηση της εφαρμογής των προτεινόμενων πρόσθετων δυνατοτήτων.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης του προϋπολογισμού, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της στρατηγικής ελέγχου που προτείνονται

Η πρόταση δεν υλοποιεί χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Οι τρόποι διαχείρισης, οι μηχανισμοί εκτέλεσης της χρηματοδότησης, οι όροι πληρωμής και η στρατηγική ελέγχου όσον αφορά τα ποσοστά σφάλματος δεν έχουν εφαρμογή.

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

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

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

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

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Εκτός από την εφαρμογή του δημοσιονομικού κανονισμού για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών, οι δυνατότητες συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO_2 που προβλέπεται στην παρούσα πρόταση θα συνοδεύονται από παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων για τα διάφορα σύνολα δεδομένων, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

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

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

<u>Κατά σειρά</u> τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ[13]	χωρών ΕΖΕΣ[14]	υποψηφίων για ένταξη χωρών και δυνάμει υποψηφίων μελών[15]	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα με ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

<u>Κατά σειρά</u> τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων χωρών και δυνάμει υποψήφιων μελών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα με ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

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

14 ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

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

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως αναλύεται κατωτέρω

3.2.1.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	

ΓΔ: <…….>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <…….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΓΔ: <…….>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**

Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <…….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <….> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	

ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**

	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
για τη ΓΔ <…….>	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
για τη ΓΔ <…….>	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των τομέων 1 έως 6	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**7**	«Διοικητικές δαπάνες»

ΓΔ: <…….>		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <…….>	Πιστώσεις	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΓΔ: <…….>	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	**ΣΥΝΟΛΟ**

		2024	2025	2026	2027	ΠΔΠ 2021-2027
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <…….>	Πιστώσεις	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7	Αναλήψεις υποχρεώσεων	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	

ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις	(1β)					**0,000**

	υποχρεώσεων						
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <…….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <…….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός						

ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <…….>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΓΔ: <…….>			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					**0,000**
	Πληρωμές	(2α)					**0,000**
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					**0,000**
	Πληρωμές	(2β)					**0,000**
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

για τη ΓΔ <…….>	Πληρωμές	=2α+2β+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <….> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των τομέων 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Πληρωμές	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**7**	«Διοικητικές δαπάνες»

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

ΓΔ: <…….>		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <…….>	Πιστώσεις	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΓΔ: <…….>		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <…….>	Πιστώσεις	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7	Αναλήψεις υποχρεώσεων	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται από επιχειρησιακές πιστώσεις (δεν συμπληρώνεται για αποκεντρωμένους οργανισμούς)

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

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα			Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται ώστε να αποτυπώνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	**ΣΥΝΟΛΟ**

αποτελέσματα ⇩	**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**																	
	Είδος [16]	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1[17]…																		
– Αποτέλεσμα																		
– Αποτέλεσμα																		
– Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																		
– Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																		
ΣΥΝΟΛΑ																		

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

[17] Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.3.2. «Ειδικοί στόχοι»

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως αναλύεται κατωτέρω

3.2.3.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ 2021-2027**
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ 2021-2027**
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Σύνολο πιστώσεων

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ + ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ 2021-2027**
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

3.2.4. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως αναλύεται κατωτέρω

3.2.4.1. Χρηματοδοτούμενες από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ)

ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)				
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)	0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)	0	0	0	0
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)	0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε ΙΠΑ)				
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY] – στην έδρα	0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY] – στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Χρηματοδοτούμενες από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)				
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)	0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)	0	0	0	0

01 01 01 11 (άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)		0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδες ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης)					
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY]	– στην έδρα	0	0	0	0
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7		0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Σύνολο εκτιμώμενων αναγκών σε ανθρώπινους πόρους

ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ + ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)		0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)		0	0	0	0
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)		0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδες ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης)					
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY]	– στην έδρα	0	0	0	0
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7		0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		**0**	**0**	**0**	**0**

Προσωπικό που απαιτείται για την εφαρμογή της πρότασης (σε ΙΠΑ):

	Θα καλυφθεί από το εν ενεργεία προσωπικό που είναι διαθέσιμο στις υπηρεσίες της Επιτροπής	**Έκτακτο πρόσθετο προσωπικό***		
		Θα χρηματοδοτηθεί από τον τομέα 7 ή	**Θα χρηματοδοτηθεί από τη γραμμή**	**Θα χρηματοδοτηθεί**

		από τη γραμμή για την έρευνα	ΒΑ	από τέλη
Θέσεις απασχόλησης στον πίνακα προσωπικού			Άνευ αντικειμένου	
Εξωτερικό προσωπικό (AC, END, INT)				

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων	
Εξωτερικού προσωπικού	

3.2.5. Επισκόπηση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επενδύσεις ψηφιακής τεχνολογίας

Υποχρεωτικά: Στον πίνακα που ακολουθεί θα πρέπει να συμπεριληφθεί η βέλτιστη εκτίμηση των επενδύσεων ψηφιακής τεχνολογίας που συνεπάγεται η πρόταση/πρωτοβουλία.

Κατ' εξαίρεση, όταν απαιτείται για την εφαρμογή της πρότασης/πρωτοβουλίας, οι πιστώσεις του τομέα 7 θα πρέπει να παρατίθενται στην καθορισμένη γραμμή.

Οι πιστώσεις των τομέων 1-6 θα πρέπει να καταχωρίζονται ως «δαπάνες ΤΠ στο πλαίσιο πολιτικών προς υποστήριξη επιχειρησιακών προγραμμάτων». Οι δαπάνες αυτές αφορούν τον επιχειρησιακό προϋπολογισμό που θα χρησιμοποιηθεί για την επαναχρησιμοποίηση/αγορά/ανάπτυξη πλατφορμών/εργαλείων ΤΠ που συνδέονται άμεσα με την υλοποίηση της πρωτοβουλίας και τις συναφείς επενδύσεις (π.χ. άδειες, μελέτες, αποθήκευση δεδομένων κ.λπ.). Οι πληροφορίες στον παρόντα πίνακα θα πρέπει να συνάδουν με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 4 «Ψηφιακές διαστάσεις».

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων ψηφιακού τομέα και πιστώσεων ΤΠ	Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027**
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Δαπάνες ΤΠ (εσωτερικές)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Δαπάνες ΤΠ για πολιτικές που υποστηρίζουν επιχειρησιακά προγράμματα	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ΣΥΝΟΛΟ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

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

Δεν απαιτούνται πρόσθετοι πόροι. Η σημερινή ομάδα θα εξακολουθήσει να διαχειρίζεται την πρωτοβουλία.

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

Άνευ αντικειμένου

– ☐ συνεπάγεται αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Άνευ αντικειμένου

3.2.7. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

– ☒ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους

– ☐ προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

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

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:

  – ☐ στους ιδίους πόρους

  – ☐ στα λοιπά έσοδα

  – ☐ να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας[18]			
		Έτος **2024**	Έτος **2025**	Έτος **2026**	Έτος **2027**
Άρθρο ….					

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

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

Άνευ αντικειμένου

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

Άνευ αντικειμένου

4. ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν περιλαμβάνει καμία ψηφιακή διάσταση, με εξαίρεση τη βάση δεδομένων προϊόντων σε σχέση με τη σήμανση των οχημάτων.

4.1. Απαιτήσεις ψηφιακής σημασίας

Ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει πρόσθετες απαιτήσεις ψηφιακής σημασίας όσον αφορά την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές CO_2. Εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Η πρόταση εισάγει ορισμένες δυνατότητες ευελιξίας που επιτρέπουν στους κατασκευαστές να συμμορφώνονται με τους στόχους για τις εκπομπές CO_2, χωρίς ψηφιακές επιπτώσεις ή ενίσχυση της εφαρμογής μέσω ψηφιακών εργαλείων.

Όσον αφορά τη σήμανση των οχημάτων, το άρθρο 15α παράγραφος 3 θεσπίζει απαίτηση ψηφιακής σημασίας με τη δημιουργία βάσης δεδομένων προϊόντων για τη σήμανση των οχημάτων, ώστε να παρέχονται στο κοινό πληροφορίες σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων για μοντέλα οχημάτων που διατίθενται στην αγορά. Η εν λόγω βάση δεδομένων αναμένεται να δημιουργηθεί από την Επιτροπή, να περιλαμβάνει δεδομένα που διατίθενται από τους κατασκευαστές οχημάτων σχετικά με τα μοντέλα οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά και να είναι διαθέσιμη στο ευρύ κοινό, αντικαθιστώντας την ισχύουσα απαίτηση για κάθε κράτος μέλος να καταρτίσει έντυπους οδηγούς. Η εξέλιξη αυτή περιλαμβάνει τη διαχείριση των μητρώων, τη συλλογή δεδομένων, τις κοινοποιήσεις και την προσβασιμότητα της βάσης δεδομένων για το ευρύ κοινό.

4.2. Δεδομένα

Όσον αφορά τη βάση δεδομένων προϊόντων για τη σήμανση των οχημάτων, τα δεδομένα που πρέπει να εισάγονται στη βάση δεδομένων αναμένεται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις κλιματικές και ενεργειακές επιδόσεις των μοντέλων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά. Οι κατασκευαστές αναμένεται να παρέχουν δεδομένα με βάση την επίσημη τεκμηρίωση των οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, με συγκεντρωτικό τρόπο (ο οποίος μειώνει τον φόρτο με τη συγκέντρωση πληροφοριών για μεμονωμένα οχήματα στο επίπεδο των μοντέλων οχημάτων) και μόνο μία φορά για κάθε μοντέλο οχήματος που διατίθεται στην αγορά. Αυτές οι συγκεντρωτικές πληροφορίες παρέχουν πρόσθετες πληροφορίες που είναι σημαντικές για τους δυνητικούς αγοραστές οχημάτων, σχετικά με το εύρος των επιδόσεων που μπορούν να αναμένονται σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο οχήματος, καθώς και για τη σύγκριση πληροφοριών μεταξύ μοντέλων.

4.3. Ψηφιακές λύσεις

Η βάση δεδομένων προϊόντων για τη σήμανση των οχημάτων αναμένεται να λαμβάνει και να αποθηκεύει πληροφορίες και να τις καθιστά διαθέσιμες στο ευρύ κοινό, με λειτουργίες

που επιτρέπουν την αναζήτηση και τη σύγκριση μοντέλων οχημάτων, προκειμένου να υποστηρίζονται τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς. Για τη δημιουργία της βάσης δεδομένων, θα είναι δυνατή η επαναχρησιμοποίηση ορισμένων λειτουργιών από το ευρωπαϊκό μητρώο προϊόντων για την ενεργειακή σήμανση (EPREL). Επί του παρόντος δεν υπάρχει πρόθεση χρήσης ΤΝ.

4.4. Αξιολόγηση διαλειτουργικότητας

Άνευ αντικειμένου

4.5. Μέτρα στήριξης της ψηφιακής εφαρμογής

Η πρόταση εισάγει ορισμένες δυνατότητες ευελιξίας που επιτρέπουν στους κατασκευαστές να συμμορφώνονται με τους στόχους για τις εκπομπές CO_2. Αυτές οι δυνατότητες ευελιξίας δεν συνεπάγονται ψηφιακές επιπτώσεις ούτε ενίσχυση της εφαρμογής μέσω ψηφιακών εργαλείων.

Η βάση δεδομένων προϊόντων για τη σήμανση των οχημάτων θα πρέπει να αναπτυχθεί από την Επιτροπή, με βάση την εσωτερική ικανότητα ΤΠ ή αναδόχους, όπου απαιτείται, και με αξιοποίηση της υφιστάμενης πείρας στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, μεταξύ άλλων από την ανάπτυξη της βάσης δεδομένων EPREL. Η πρόταση προβλέπει ότι η βάση δεδομένων θα είναι διαθέσιμη το αργότερο 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει μια φάση δοκιμών με τη συμμετοχή των συμφεροντούχων (κατασκευαστές οχημάτων). Μόλις καταστεί διαθέσιμη η βάση δεδομένων, οι κατασκευαστές θα πρέπει να εισαγάγουν στη βάση δεδομένων τις απαιτούμενες πληροφορίες. Η πρόταση προβλέπει επίσης τη δυνατότητα θέσπισης εκτελεστικών πράξεων για τον προσδιορισμό των λειτουργικών στοιχείων της βάσης δεδομένων για τα προϊόντα, σε περίπτωση που αυτό κρίνεται αναγκαίο.