



Περιεχόμενα

I Νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2019/629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του πρωτοκόλλου αριθ. 3 περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/630 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 όσον αφορά την ελάχιστη κάλυψη ζημιών για τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 13
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/632 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 για την παράταση της μεταβατικής χρήσης μέσω άλλων από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που προβλέπονται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα 54

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία (ΕΕ) 2019/633 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων 59

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

★ Τροποποιήσεις του κανονισμού διαδικασίας του Δικαστηρίου 73

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ, Ευρατόμ) 2019/629 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Απριλίου 2019

για την τροποποίηση του πρωτοκόλλου αριθ. 3 περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 256, παράγραφος 1, και το άρθρο 281 δεύτερο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας και ιδίως το άρθρο 106α παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη το αίτημα του Δικαστηρίου,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/2422 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, το Δικαστήριο, από κοινού με το Γενικό Δικαστήριο, προέβησαν σε συνολική επανεξέταση σχετικά με τις ασκούμενες από τα δικαιοδοτικά αυτά όργανα αρμοδιότητες και εξέτασαν κατά πόσον, λόγω της μεταρρύθμισης της δομής των δικαστηρίων της Ένωσης που έλαβε χώρα βάσει του εν λόγω κανονισμού, συντρέχει λόγος να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις στην κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ του Δικαστηρίου και του Γενικού Δικαστηρίου ή στην εξέταση των αιτήσεων αναιρέσης από το Δικαστήριο.
- (2) Όπως προκύπτει από την έκθεση που υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή στις 14 Δεκεμβρίου 2017, το Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν συντρέχει λόγος, στο παρόν στάδιο, να προτείνει τροποποιήσεις ως προς την εξέταση των αιτήσεων προδικαστικής απόφασης που του υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Πράγματι, η διαδικασία της προδικαστικής παραπομπής αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του δικαιοδοτικού συστήματος της Ένωσης και οι σχετικές αιτήσεις εξετάζονται με ταχύτητα, οπότε, προς το παρόν, δεν επιβάλλεται η μεταβίβαση στο Γενικό Δικαστήριο της αρμοδιότητας προς έκδοση προδικαστικών αποφάσεων σε συγκεκριμένους τομείς οριζόμενους από τον Οργανισμό του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (3) Εντούτοις, από την επανεξέταση στην οποία προέβησαν το Δικαστήριο και το Γενικό Δικαστήριο κατέστη εμφανές ότι το Γενικό Δικαστήριο, όταν εκδικάζει προσφυγή ακυρώσεως ασκούμενη από κράτος μέλος κατά πράξης της Επιτροπής η οποία αφορά τη μη εκτέλεση απόφασης που έχει εκδώσει το Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 260 παράγραφος 2 ή 3 ΣΛΕΕ, είναι δυνατόν να αντιμετωπίσει σοβαρές δυσχέρειες προκειμένου να αποφανθεί επί της προσφυγής αυτής, όταν οι απόψεις της Επιτροπής και του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ως προς την καταλληλότητα των μέτρων που έχει λάβει το κράτος μέλος αυτό με σκοπό τη συμμόρφωσή του προς την απόφαση του Δικαστηρίου δίστανται. Για τους λόγους αυτούς, είναι αναγκαίο να υπαχθούν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου οι διαφορές που αφορούν επιβολή κατ' αποκοπήν ποσού ή χρηματικής ποινής σε κράτος μέλος βάσει του άρθρου 260 παράγραφος 2 ή 3 ΣΛΕΕ.

⁽¹⁾ Γνώμη της 11ης Ιουλίου 2018 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και γνώμη της 23ης Οκτωβρίου 2018 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Απριλίου 2019.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/2422 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2015, για την τροποποίηση του πρωτοκόλλου αριθ. 3 περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 341 της 24.12.2015, σ. 14).

- (4) Εξάλλου, από την εξέταση στην οποία προέβησαν το Δικαστήριο και το Γενικό Δικαστήριο προκύπτει ότι μεγάλος αριθμός αιτήσεων αναίρεσης ασκείται σε υποθέσεις που έχουν αποτελέσει αντικείμενο διπλού ελέγχου, αρχικώς από ανεξάρτητο τμήμα προσφυγών και, στη συνέχεια, από το Γενικό Δικαστήριο, και ότι αρκετές από τις εν λόγω αιτήσεις αναίρεσης απορρίπτονται από το Δικαστήριο ως προδήλως αβάσιμες ή ως προδήλως απαράδεκτες. Προκειμένου να παρασχεθεί στο Δικαστήριο η δυνατότητα να επικεντρωθεί στις υποθέσεις που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, είναι αναγκαίο, προς διασφάλιση της ορθής απονομής της δικαιοσύνης, να θεσπιστεί, όσον αφορά την εξέταση αιτήσεων αναίρεσης σε τέτοιες υποθέσεις, διαδικασία στο πλαίσιο της οποίας η εξέταση της αίτησης αναίρεσης εγκρίνεται από το Δικαστήριο, εν όλω ή εν μέρει, μόνον όταν η αίτηση αυτή εγείρει σημαντικό ζήτημα για την ενότητα, τη συνοχή ή την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης.
- (5) Λαμβανομένης υπόψη της συνεχούς αύξησης του αριθμού των υποθέσεων ενώπιον του Δικαστηρίου και σύμφωνα με την από 13 Ιουλίου 2018 επιστολή του Προέδρου του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι απαραίτητο, στο στάδιο αυτό, να δοθεί προτεραιότητα στη θέσπιση της προαναφερθείσας διαδικασίας έγκρισης της εξέτασης αίτησης αναίρεσης. Η εξέταση του από 26 Μαρτίου 2018 αιτήματος του Δικαστηρίου κατά το μέρος που αφορά τη μερική μεταβίβαση των προσφυγών λόγω παραβίασης στο Γενικό Δικαστήριο θα πρέπει να γίνει σε μεταγενέστερο στάδιο, μετά την υποβολή, τον Δεκέμβριο του 2020, της έκθεσης σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας του Γενικού Δικαστηρίου η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/2422. Υπενθυμίζεται ότι η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να εστιάζει ειδικότερα στην αποδοτικότητα του Γενικού Δικαστηρίου και στην ανάγκη και αποτελεσματικότητα της αύξησης του αριθμού των δικαστών σε 56, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το στόχο διασφάλισης ισόρροπης εκπροσώπησης των φύλων στο Γενικό Δικαστήριο, όπως αναφέρεται το προοίμιο του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/2422.
- (6) Κατά συνέπεια, το πρωτόκολλο αριθ. 3 περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να τροποποιηθεί, συγχρόνως δε να εναρμονιστεί πλήρως η ορολογία των διατάξεων του εν λόγω πρωτοκόλλου με την ορολογία των αντίστοιχων διατάξεων της ΣΛΕΕ, και να θεσπιστούν οι κατάλληλες μεταβατικές διατάξεις όσον αφορά το αποτέλεσμα των υποθέσεων που εκκρεμούν κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το πρωτόκολλο αριθ. 3 τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 51 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 51

Κατά παρέκκλιση από τον κανόνα του άρθρου 256 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου υπάγονται:

- α) οι προσφυγές που ασκεί κράτος μέλος βάσει των άρθρων 263 και 265 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά:
- i) νομοθετικής πράξης, πράξης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου ή του Συμβουλίου, ή κατά παράλειψης ενός ή περισσότερων από τα θεσμικά αυτά όργανα να αποφασίσουν, εξαιρουμένων:
 - των αποφάσεων τις οποίες λαμβάνει το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - των πράξεων τις οποίες εκδίδει το Συμβούλιο δυνάμει κανονισμού του Συμβουλίου που αφορά μέτρα εμπορικής άμυνας κατά την έννοια του άρθρου 207 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - των πράξεων του Συμβουλίου με τις οποίες αυτό ασκεί εκτελεστικές αρμοδιότητες σύμφωνα με το άρθρο 291 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - ii) πράξης της Επιτροπής ή παράλειψής της να αποφασίσει κατά το άρθρο 331 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- β) οι προσφυγές που αναφέρονται στα άρθρα 263 και 265 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις οποίες ασκεί θεσμικό όργανο της Ένωσης κατά νομοθετικής πράξης, κατά πράξης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, του Συμβουλίου, της Επιτροπής ή της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, ή κατά παράλειψης ενός ή περισσότερων από τα θεσμικά αυτά όργανα να αποφασίσουν,
- γ) οι προσφυγές που αναφέρονται στο άρθρο 263 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις οποίες ασκεί κράτος μέλος κατά πράξης της Επιτροπής που αφορά τη μη εκτέλεση απόφασης εκδοθείσας από το Δικαστήριο βάσει του άρθρου 260 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο ή παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

2) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 58α

Χωρίς προηγούμενη έγκριση του Δικαστηρίου, δεν χωρεί εξέταση αίτησης αναίρεσης που ασκείται κατά απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου η οποία αφορά απόφαση ανεξάρτητου τμήματος προσφυγών ενός εκ των κατωτέρω γραφείων και οργανισμών της Ένωσης:

- α) του Γραφείου Διανοητικής Ιδιοκτησίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- β) του Κοινοτικού Γραφείου Φυτικών Ποικιλιών,
- γ) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων,
- δ) του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια.

Η διαδικασία που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται επίσης στις αιτήσεις αναίρεσης που ασκούνται κατά των αποφάσεων του Γενικού Δικαστηρίου, οι οποίες αφορούν απόφαση ανεξάρτητου τμήματος προσφυγών το οποίο έχει συσταθεί μετά την 1η Μαΐου 2019 στο πλαίσιο οποιουδήποτε άλλου γραφείου ή οργανισμού της Ένωσης, που πρέπει να επιληφθεί πριν ασκηθεί ένδικο μέσο ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

Η εξέταση της αίτησης αναίρεσης εγκρίνεται, εν όλω ή εν μέρει, κατά τα προβλεπόμενα λεπτομερώς στον κανονισμό διαδικασίας, όταν η αίτηση αυτή εγείρει σημαντικό ζήτημα για την ενότητα, τη συνοχή ή την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης.

Η απόφαση σχετικά με την έγκριση ή μη της εξέτασης της αίτησης αναίρεσης αιτιολογείται και δημοσιεύεται.».

Άρθρο 2

Οι υποθέσεις που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου βάσει του πρωτοκόλλου αριθ. 3 όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, και οι οποίες, κατά την 1η Μαΐου 2019, εκκρεμούν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, αλλά των οποίων η έγγραφη διαδικασία δεν έχει ακόμη περατωθεί κατά την ημερομηνία αυτή, παραπέμπονται ενώπιον του Δικαστηρίου.

Άρθρο 3

Ο μηχανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 58α του πρωτοκόλλου αριθ. 3 δεν έχει εφαρμογή επί αιτήσεων αναίρεσης οι οποίες, κατά την 1η Μαΐου 2019, εκκρεμούν ενώπιον του Δικαστηρίου.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται εκείνου της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
A. TAJANI

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
G. CIAMBA

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/630 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 17ης Απριλίου 2019****για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 όσον αφορά την ελάχιστη κάλυψη ζημιών για τα μη εξυηρητούμενα ανοίγματα****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η καθιέρωση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την αντιμετώπιση των μη εξυηρητούμενων ανοιγμάτων (ΜΕΑ) αποτελεί σημαντικό στόχο για την Ένωση στην προσπάθειά της να καταστήσει το χρηματοπιστωτικό σύστημα πιο ανθεκτικό. Παρότι η αντιμετώπιση των ΜΕΑ αποτελεί πρωτίστως ευθύνη των τραπεζών και των κρατών μελών, υπάρχει επίσης και μια σαφής ενωσιακή διάσταση όσον αφορά τη μείωση του σημερινού υψηλού αποθέματος ΜΕΑ, την πρόληψη τυχόν υπερβολικής συσσώρευσης ΜΕΑ στο μέλλον αλλά και την πρόληψη της εμφάνισης συστημικών κινδύνων στον μη τραπεζικό τομέα. Δεδομένης της διασύνδεσης των τραπεζικών και των χρηματοπιστωτικών συστημάτων στην Ένωση όταν οι τράπεζες δραστηριοποιούνται σε πολλές περιοχές δικαιοδοσίας και κράτη μέλη, υπάρχει σοβαρή πιθανότητα δευτερογενών επιπτώσεων για τα κράτη μέλη και για την Ένωση στο σύνολό της, τόσο σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης όσο και χρηματοπιστωτικής σταθερότητας.
- (2) Η χρηματοπιστωτική κρίση οδήγησε στη συσσώρευση ΜΕΑ στον τραπεζικό τομέα. Οι καταναλωτές επηρεάστηκαν σημαντικά από την επακόλουθη ύφεση και την πτώση των τιμών των κατοικιών. Η διασφάλιση των δικαιωμάτων των καταναλωτών σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό δίκαιο, όπως τις οδηγίες 2008/48/ΕΚ ⁽⁴⁾ και 2014/17/ΕΕ ⁽⁵⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχει ουσιαστική σημασία κατά την αντιμετώπιση του θέματος των ΜΕΑ. Η οδηγία 2011/7/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾ ενθαρρύνει την έγκαιρη πληρωμή τόσο από επιχειρήσεις όσο και από δημόσιες αρχές και συμβάλλει στην πρόληψη της συσσώρευσης ΜΕΑ που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια των ετών της χρηματοπιστωτικής κρίσης.
- (3) Ένα ολοκληρωμένο χρηματοπιστωτικό σύστημα θα ενισχύσει την ανθεκτικότητα της οικονομικής και νομισματικής ένωσης σε δυσμενείς κλυδωνισμούς, καθώς θα διευκολύνει σημαντικά τον ιδιωτικό επιμερισμό των κινδύνων σε διασυνοριακό επίπεδο, ενώ ταυτόχρονα θα μειώσει την ανάγκη δημόσιου επιμερισμού των κινδύνων. Για να επιτευχθούν οι εν λόγω στόχοι, η Ένωση θα πρέπει να ολοκληρώσει την τραπεζική ένωση και να αναπτύξει περαιτέρω την ένωση κεφαλαιαγορών. Η αντιμετώπιση της πιθανής μελλοντικής συσσώρευσης ΜΕΑ είναι ουσιαστικής σημασίας για την ενίσχυση της τραπεζικής ένωσης καθώς έχει ουσιώδη σημασία για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τραπεζικό τομέα, τη διαφύλαξη της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας και την ενθάρρυνση του δανεισμού με στόχο τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη στο εσωτερικό της Ένωσης.
- (4) Στο «Σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση των μη εξυηρητούμενων δανείων στην Ευρώπη» της 11ης Ιουλίου 2017, το Συμβούλιο κάλεσε διάφορα ιδρύματα να λάβουν κατάλληλα μέτρα για την περαιτέρω αντιμετώπιση του μεγάλου αριθμού ΜΕΑ στην Ευρώπη και για την πρόληψη της συσσώρευσής τους στο μέλλον. Το σχέδιο δράσης προβλέπει ολοκληρωμένη προσέγγιση που επικεντρώνεται σε συνδυασμό συμπληρωματικών δράσεων πολιτικής σε τέσσερις τομείς:

⁽¹⁾ ΕΕ C 79 της 4.3.2019, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 367 της 10.10.2018, σ. 43.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Απριλίου 2019.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2008/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008, για τις συμβάσεις καταναλωτικής πίστης και την κατάργηση της οδηγίας 87/102/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 22.5.2008, σ. 66).

⁽⁵⁾ Οδηγία 2014/17/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις συμβάσεις πίστωσης για καταναλωτές για ακίνητα που προορίζονται για κατοικία και την τροποποίηση των οδηγιών 2008/48/ΕΚ και 2013/36/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010 (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 34).

⁽⁶⁾ Οδηγία 2011/7/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές (ΕΕ L 48 της 23.2.2011, σ. 1).

- (i) εποπτεία· (ii) διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις των πλαισίων αφερεγγυότητας και είσπραξης οφειλών· (iii) ανάπτυξη δευτερογενών αγορών για επισφαλή περιουσιακά στοιχεία· (iv) ενίσχυση της αναδιάρθρωσης του τραπεζικού συστήματος. Οι δράσεις στους εν λόγω τομείς πρέπει να αναλαμβάνονται σε ενωσιακό και σε εθνικό επίπεδο, όπου απαιτείται. Η Επιτροπή εξέφρασε ανάλογη πρόθεση στην «Ανακοίνωση σχετικά την ολοκλήρωση της Τραπεζικής Ένωσης», της 11ης Οκτωβρίου 2017, στην οποία καλούσε για συνολική δέσμη μέτρων αντιμετώπισης των μη εξυπηρετούμενων δανείων (ΜΕΔ) στην Ένωση.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 575/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (7) αποτελεί, μαζί με την οδηγία 2013/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (8), το νομικό πλαίσιο που διέπει τους κανόνες προληπτικής εποπτείας για τα πιστωτικά ιδρύματα και τις επενδυτικές εταιρείες (αναφερόμενα συλλογικά ως «ιδρύματα»). Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 575/2013 περιέχει, μεταξύ άλλων, διατάξεις με άμεση εφαρμογή στα ιδρύματα για τον προσδιορισμό των ιδίων κεφαλαίων τους. Είναι συνεπώς αναγκαίο να συμπληρωθούν οι ισχύοντες κανόνες προληπτικής εποπτείας του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 για τα ίδια κεφάλαια με διατάξεις που προβλέπουν αφαίρεση από ίδια κεφάλαια όταν τα ΜΕΑ δεν καλύπτονται επαρκώς μέσω προβλέψεων ή άλλων προσαρμογών. Μια τέτοια απαίτηση ουσιαστικά θα ισοδυναμούσε ουσιαστικά με τη δημιουργία προληπτικού μηχανισμού ασφαλείας για τα ΜΕΑ που θα εφαρμόζοταν ομοιόμορφα σε όλα τα ιδρύματα στην Ένωση και θα κάλυπτε επίσης ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στη δευτερογενή αγορά.
- (6) Ο προληπτικός μηχανισμός ασφαλείας δεν θα πρέπει να δημιουργεί εμπόδια στις αρμόδιες αρχές κατά την άσκηση των εποπτικών εξουσιών τους σύμφωνα με την οδηγία 2013/36/ΕΕ. Όταν οι αρμόδιες αρχές διαπιστώνουν, κατά περίπτωση, ότι παρά την εφαρμογή του προληπτικού μηχανισμού ασφαλείας για ΜΕΑ, ο οποίος θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό, τα ΜΕΑ ενός συγκεκριμένου ιδρύματος δεν καλύπτονται επαρκώς, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση των εποπτικών εξουσιών που προβλέπονται στην οδηγία 2013/36/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της εξουσίας να απαιτούν από τα ιδρύματα να εφαρμόζουν ειδική πολιτική προβλέψεων ή μεταχείριση των στοιχείων του ενεργητικού από την άποψη των απαιτήσεων ιδίων κεφαλαίων. Είναι κατά συνέπεια δυνατό, κατά περίπτωση, για τις αρμόδιες αρχές να υπερβούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής κάλυψη για τα ΜΕΑ.
- (7) Για τους σκοπούς της εφαρμογής του προληπτικού μηχανισμού ασφαλείας, κρίνεται σκόπιμο να συμπεριληφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 575/2013 μια σαφής δέσμη προϋποθέσεων για την ταξινόμηση των ΜΕΑ. Δεδομένου ότι ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 680/2014 (9) της Επιτροπής προβλέπει ήδη κριτήρια σχετικά με τα ΜΕΑ για σκοπούς υποβολής εποπτικών αναφορών, κρίνεται σκόπιμο η ταξινόμηση των ΜΕΑ να βασιστεί σε αυτό το υπάρχον πλαίσιο. Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 680/2014 αναφέρεται στα ανοίγματα σε περίπτωση αθέτησης, όπως ορίζονται για τους σκοπούς του υπολογισμού των απαιτήσεων ιδίων κεφαλαίων για τον πιστωτικό κίνδυνο και τα απομειωμένα ανοίγματα σύμφωνα με το εφαρμοστέο λογιστικό πλαίσιο. Επειδή τα μέτρα ρύθμισης θα μπορούσαν να επηρεάσουν το κατά πόσο ένα άνοιγμα ταξινομείται ως μη εξυπηρετούμενο, τα κριτήρια ταξινόμησης συμπληρώνονται από σαφή κριτήρια σχετικά με τις επιπτώσεις των μέτρων ρύθμισης. Τα μέτρα ρύθμισης θα πρέπει να αποσκοπούν στην επαναφορά του δανειολήπτη σε βιώσιμο καθεστώς αποπληρωμής και θα πρέπει να συμμορφώνονται με το ενωσιακό δίκαιο προστασίας των καταναλωτών, και ιδίως με τις οδηγίες 2008/48/ΕΚ και 2014/17/ΕΕ, αλλά θα μπορούσαν να έχουν διαφορετική αιτιολογία και επιπτώσεις. Είναι, συνεπώς, σκόπιμο να προβλέπεται ότι ένα μέτρο ρύθμισης που χορηγείται σε μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα δεν θα πρέπει να αναίρει την ταξινόμηση του εν λόγω ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου εκτός εάν πληρούνται ορισμένα αυστηρά κριτήρια αναιρέσης.
- (8) Όσο μεγαλύτερο το διάστημα μη εξυπηρέτησης ενός ανοίγματος, τόσο μικρότερη η πιθανότητα ανάκτησης της αξίας του. Συνεπώς, το τμήμα του ανοίγματος που πρέπει να καλύπτεται από προβλέψεις, άλλες προσαρμογές ή αφαιρέσεις πρέπει να αυξάνεται στο πέρασμα του χρόνου, με βάση προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα. ΜΕΑ αποκτηθέντα από ίδρυμα θα πρέπει, συνεπώς, να υπόκεινται σε χρονοδιάγραμμα που αρχίζει να υπολογίζεται από την ημερομηνία της αρχικής ταξινόμησης του ΜΕΑ ως μη εξυπηρετούμενου και όχι από την ημερομηνία της απόκτησής του. Για τον εν λόγω σκοπό, ο πωλητής οφείλει να ενημερώνει τον αγοραστή για την ημερομηνία ταξινόμησης του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.
- (9) Οι μερικές διαγραφές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των ειδικών προσαρμογών πιστωτικού κινδύνου. Προκειμένου να αποφεύγεται οποιοσδήποτε διπλός υπολογισμός της διαγραφής, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιείται η προ μερικής διαγραφής αρχική αξία του ανοίγματος. Η συμπερίληψη των μερικών διαγραφών στον κατάλογο των στοιχείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του μηχανισμού ασφαλείας πρέπει να ενθαρρύνει τα ιδρύματα να αναγνωρίζουν εγκαίρως τις διαγραφές. Για τα ΜΕΑ που αγοράζονται από ένα ίδρυμα σε τιμή χαμηλότερη από το οφειλόμενο από τον οφειλέτη ποσό, ο αγοραστής θα πρέπει να αντιμετωπίζει τη διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και του οφειλόμενου από τον οφειλέτη ποσού με τον ίδιο τρόπο όπως μια μερική διαγραφή για τους σκοπούς του προληπτικού μηχανισμού ασφαλείας.

(7) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 575/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, σχετικά με τις απαιτήσεις προληπτικής εποπτείας για πιστωτικά ιδρύματα και επιχειρήσεις επενδύσεων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 648/2012, (ΕΕ L 176 της 27.6.2013, σ. 1).

(8) Οδηγία 2013/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, σχετικά με την πρόσβαση στη δραστηριότητα πιστωτικών ιδρυμάτων και την προληπτική εποπτεία πιστωτικών ιδρυμάτων και επιχειρήσεων επενδύσεων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/87/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2006/48/ΕΚ και 2006/49/ΕΚ (ΕΕ L 176 της 27.6.2013, σ. 338).

(9) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 680/2014 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2014, για τη θέσπιση εκτελεστικών τεχνικών προτύπων όσον αφορά την υποβολή εποπτικών αναφορών από τα ιδρύματα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 575/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 191 της 28.6.2014, σ. 1).

- (10) Τα εξασφαλισμένα ΜΕΑ αναμένεται σε γενικές γραμμές ότι συνεπάγονται λιγότερο σημαντικές απώλειες από τα μη εξασφαλισμένα ΜΕΑ, καθώς η πιστωτική προστασία που καλύπτει το ΜΕΑ παρέχει στο ίδρυμα συγκεκριμένο δικαίωμα απαίτησης επί περιουσιακού στοιχείου ή έναντι τρίτου επιπροσθέτως της γενικής απαίτησης του ιδρύματος έναντι του αθετούντος οφειλέτη. Σε περίπτωση μη εξασφαλισμένου ΜΕΑ, θα διατίθεται μόνον η γενική απαίτηση έναντι του αθετούντος οφειλέτη. Δεδομένων των υψηλότερων απωλειών που αναμένονται σε μη εξασφαλισμένα ΜΕΑ, θα πρέπει να εφαρμόζεται αυστηρότερο χρονοδιάγραμμα.
- (11) Ένα άνοιγμα που καλύπτεται μόνον εν μέρει από αποδεκτή πιστωτική προστασία πρέπει να θεωρείται εξασφαλισμένο για το τμήμα που καλύπτεται, και μη εξασφαλισμένο για το τμήμα που δεν καλύπτεται από αποδεκτή πιστωτική προστασία. Προκειμένου να προσδιοριστεί ποια τμήματα των ΜΕΑ πρέπει να αντιμετωπίζονται ως εξασφαλισμένα ή μη, τα κριτήρια αποδοχής για την πιστωτική προστασία και για την πλήρη και απόλυτη εξασφάλιση με ενυπόθηκα δάνεια που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του υπολογισμού των απαιτήσεων ιδίων κεφαλαίων πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τη σχετική προσέγγιση, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 συμπεριλαμβανομένης της εφαρμοστέας προσαρμογής αξίας.
- (12) Θα πρέπει να εφαρμόζεται το ίδιο ενιαίο χρονοδιάγραμμα, ανεξαρτήτως του λόγου για τον οποίο το άνοιγμα είναι μη εξυπηρετούμενο. Ο προληπτικός μηχανισμός ασφαλείας θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά περίπτωση βάσει του εκάστοτε επιπέδου ανοίγματος. Για μη εξασφαλισμένα ΜΕΑ εφαρμόζεται χρονοδιάγραμμα διάρκειας τριών ετών. Προκειμένου να έχουν ιδρύματα και τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών αναδιάρθρωσης ή εκτέλεσης και προκειμένου επίσης να αναγνωρίζουν ότι ΜΕΑ που εξασφαλίζονται με ενυπόθηκα ακίνητα και στεγαστικά δάνεια εγγυημένα από επιλέξιμο πάροχο προστασίας όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 575/2013 θα έχουν εναπομένουσα αξία για μεγαλύτερη περίοδο αφού το δάνειο ταξινομηθεί ως μη εξυπηρετούμενο, δέον είναι να προβλεφθεί χρονοδιάγραμμα διάρκειας εννέα ετών. Για άλλα εξασφαλισμένα ΜΕΑ πρέπει να εφαρμοστεί χρονοδιάγραμμα διάρκειας επτά ετών προκειμένου να οικοδομηθεί πλήρης κάλυψη.
- (13) Τα μέτρα ρύθμισης θα πρέπει να μπορούν να ληφθούν υπόψη για τον σκοπό της εφαρμογής του σχετικού συντελεστή κάλυψης. Πιο συγκεκριμένα, το άνοιγμα θα πρέπει να συνεχίσει να ταξινομείται ως μη εξυπηρετούμενο αλλά η απαίτηση κάλυψης θα πρέπει να παραμείνει σταθερή για ένα έτος ακόμη. Ως εκ τούτου, ο συντελεστής που θα έπρεπε να εφαρμοστεί κατά τη διάρκεια του έτους για το οποίο έχει εγκριθεί μέτρο ρύθμισης πρέπει να εφαρμοστεί για δύο έτη. Σε περίπτωση που με τη λήξη του συμπληρωματικού έτους το άνοιγμα παραμένει μη εξυπηρετούμενο, ο εφαρμοστέος συντελεστής θα πρέπει να προσδιοριστεί σαν να μην είχε εγκριθεί μέτρο ρύθμισης, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας κατά την οποία το άνοιγμα ταξινομήθηκε αρχικά ως μη εξυπηρετούμενο. Δεδομένου ότι η έγκριση μέτρων ρύθμισης δεν θα πρέπει να οδηγεί σε κανενός είδους εξισορροπητική κερδοσκοπία (αρμπιτράζ), το εν λόγω συμπληρωματικό έτος θα πρέπει να επιτραπεί μόνο σε σχέση με το πρώτο μέτρο ρύθμισης που έχει εγκριθεί από την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενο. Επιπλέον, η μονοετής περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας παραμένει αμετάβλητος ο συντελεστής κάλυψης δεν θα πρέπει να οδηγεί σε παράταση του χρονοδιαγράμματος προβλέψεων. Ως εκ τούτου, οποιοδήποτε μέτρο ρύθμισης εγκρίνεται το τρίτο έτος μετά την ταξινόμηση ΜΕΑ για μη εξασφαλισμένα ανοίγματα ή το έβδομο έτος μετά την ταξινόμηση ΜΕΑ για εξασφαλισμένα ανοίγματα δεν θα πρέπει να καθυστερεί την πλήρη κάλυψη του ΜΕΑ.
- (14) Για να διασφαλιστεί ότι η αποτίμηση της πιστωτικής προστασίας των ΜΕΑ των ιδρυμάτων ακολουθεί μια συνετή προσέγγιση, η Ευρωπαϊκή Εποπτική Αρχή (Ευρωπαϊκή Αρχή Τραπεζών) (EAT) θα πρέπει να εξετάσει την ανάγκη για κοινή μεθοδολογία και, αν χρειάζεται, να προχωρήσει σε εκπόνηση κοινής μεθοδολογίας, ιδίως σε σχέση με τις παραδοχές για τη δυνατότητα ανάκτησης και αναγκαστικής εκτέλεσης συμπεριλαμβανομένων, πιθανώς, ελάχιστων απαιτήσεων για επανεκτίμηση της πιστωτικής προστασίας σε επίπεδο χρονοδιαγράμματος.
- (15) Για τη διευκόλυνση της ομαλής μετάβασης στο νέο προληπτικό μηχανισμό ασφαλείας, οι νέοι κανόνες δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε σχέση με ανοίγματα που δημιουργήθηκαν πριν από τις 26 Απριλίου 2019.
- (16) Για να διασφαλιστεί ότι οι τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 575/2013 που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό πρόκειται να εφαρμοστούν εγκαίρως, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (17) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 575/2013 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 575/2013 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 36 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) το εφαρμοστέο ποσό ανεπαρκούς κάλυψης για τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα.»

2) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 47α

Μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), ο όρος «άνοιγμα» περιλαμβάνει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι δεν περιλαμβάνονται στο χαρτοφυλάκιο συναλλαγών του ιδρύματος:

- α) χρεωστικό μέσο, μεταξύ άλλων χρεωστικός τίτλος, δάνειο, προκαταβολή και κατάθεση όψεως·
- β) χορηγηθείσα δανειακή δέσμευση, χορηγηθείσα χρηματοοικονομική εγγύηση ή άλλη χορηγηθείσα δέσμευση, ανεξαρτήτως του αν είναι ανακλητή ή αμετάκλητη, εξαιρουμένων των μη αναληφθεισών πιστωτικών διευκολύνσεων οι οποίες μπορεί να ακυρωθούν άνευ όρων ανά πάσα στιγμή και χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση ή οι οποίες παρέχουν πραγματική δυνατότητα αυτόματης ακύρωσης, λόγω επιδείνωσης της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη.

2. Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), η αξία ανοίγματος ενός χρεωστικού μέσου ισούται με τη λογιστική αξία του υπολογιζόμενη χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τυχόν προσαρμογές ειδικού πιστωτικού κινδύνου, οι πρόσθετες προσαρμογές αξίας σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 105, τα ποσά που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) ή άλλες μειώσεις ιδίων κεφαλαίων που σχετίζονται με το άνοιγμα ή μερικές διαγραφές που πραγματοποιήσε το ίδρυμα από την τελευταία φορά που το άνοιγμα ταξινομήθηκε ως μη εξυπηρετούμενο.

Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), η αξία ανοίγματος ενός χρεωστικού τίτλου που αγοράστηκε σε τιμή χαμηλότερη από το οφειλόμενο από τον οφειλέτη ποσό περιλαμβάνει τη διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και του οφειλόμενου από τον οφειλέτη ποσού.

Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), η αξία ανοίγματος μιας χορηγηθείσας δανειακής δέσμευσης, μιας χορηγηθείσας χρηματοοικονομικής εγγύησης ή οποιασδήποτε άλλης δέσμευσης χορηγηθείσας όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ισούται με την ονομαστική αξία της, η οποία αντιστοιχεί στο μέγιστο άνοιγμα του ιδρύματος σε πιστωτικό κίνδυνο χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε χρηματοδοτούμενη ή μη χρηματοδοτούμενη πιστωτική προστασία. Το ονομαστικό ποσό μιας χορηγηθείσας δανειακής δέσμευσης ισούται με το μη αναληφθέν ποσό που το ίδρυμα έχει δεσμευθεί να δανείσει και η ονομαστική αξία των χορηγηθεισών χρηματοοικονομικών εγγυήσεων ισούται με το μέγιστο ύψος που θα μπορούσε να κληθεί να καταβάλει η οντότητα σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης.

Η ονομαστική αξία που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν λαμβάνει υπόψη προσαρμογές ειδικού πιστωτικού κινδύνου, πρόσθετες προσαρμογές αξίας σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 105, αφαιρέσεις ποσών σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) ή άλλες μειώσεις ιδίων κεφαλαίων που σχετίζονται με το άνοιγμα.

3. Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), τα ακόλουθα ανοίγματα ταξινομούνται ως μη εξυπηρετούμενα:

- α) ανοίγματα για τα οποία θεωρείται ότι έχει επέλθει αθέτηση, σύμφωνα με το άρθρο 178·
- β) ανοίγματα που θεωρούνται απομειωμένα σύμφωνα με το εφαρμοστέο λογιστικό πλαίσιο·
- γ) ανοίγματα υπό παρακολούθηση δυνάμει της παραγράφου 7, όταν χορηγούνται πρόσθετα μέτρα ρύθμισης ή όταν το άνοιγμα παρουσιάζει καθυστέρηση άνω των 30 ημερών·
- δ) ανοίγματα υπό τη μορφή δεσμεύσεων που, εάν εκταμειωθούν ή χρησιμοποιηθούν με άλλο τρόπο, είναι πιθανόν να μην αποπληρωθούν στο ακέραιο χωρίς ρευστοποίηση εξασφάλισης·
- ε) ανοίγματα υπό μορφή χρηματοοικονομικών εγγυήσεων που είναι πιθανόν να καταστούν απαιτητές από το καλυπτόμενο από την εγγύηση μέρος, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης όπου το υποκείμενο εγγυημένο άνοιγμα πληροί τα κριτήρια για να θεωρηθεί ως μη εξυπηρετούμενο.

Για τους σκοπούς του στοιχείου α), όταν ένα ίδρυμα διαθέτει ανοίγματα εντός ισολογισμού σε πιστούχο τα οποία παρουσιάζουν καθυστέρηση άνω των 90 ημερών και τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 20 % επί του συνόλου των ανοιγμάτων εντός ισολογισμού στον συγκεκριμένο πιστούχο, θεωρείται ότι όλα τα εντός και εκτός ισολογισμού ανοίγματα στον εν λόγω πιστούχο είναι μη εξυπηρετούμενα.

4. Ανοίγματα τα οποία δεν έχουν υπαχθεί σε μέτρο ρύθμισης παύουν να ταξινομούνται ως μη εξυπηρετούμενα για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) το άνοιγμα πληροί τα κριτήρια εξόδου που εφαρμόζονται από το ίδρυμα για διακοπή της ταξινόμησής του ως απομειωμένου σύμφωνα με το εφαρμοστέο λογιστικό πλαίσιο και της ταξινόμησης σε αθέτηση σύμφωνα με το άρθρο 178·
- β) η κατάσταση του πιστούχου έχει βελτιωθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε το ίδρυμα να έχει πειστεί ότι είναι πιθανή η έγκαιρη αποπληρωμή στο ακέραιο·
- γ) ο πιστούχος δεν έχει κανένα καθυστερούμενο ποσό πληρωμής για περισσότερες από 90 ημέρες.

5. Η ταξινόμηση ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος ως μη κυκλοφορούντος στοιχείου ενεργητικού διακρατούμενου προς πώληση σύμφωνα με το ισχύον λογιστικό πλαίσιο δεν διακόπτει την ταξινόμησή του ως μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ).

6. Μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα τα οποία υπόκεινται σε μέτρα ρύθμισης παύουν να ταξινομούνται ως μη εξυπηρετούμενα για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) τα ανοίγματα δεν βρίσκονται πλέον σε κατάσταση η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα την ταξινόμησή τους ως μη εξυπηρετούμενων δυνάμει της παραγράφου 3·
- β) έχει παρέλθει τουλάχιστον ένα έτος από την ημερομηνία χορήγησης των μέτρων ρύθμισης και την ημερομηνία ταξινόμησης των ανοιγμάτων ως μη εξυπηρετούμενων, όποια από αυτές είναι μεταγενέστερη·
- γ) δεν υπάρχει ποσό σε καθυστέρηση μετά τα μέτρα ρύθμισης και το ίδρυμα, με βάση την ανάλυση της οικονομικής κατάστασης του πιστούχου, έχει πεισθεί για την πιθανότητα έγκαιρης αποπληρωμής του ανοίγματος στο ακέραιο.

Η έγκαιρη αποπληρωμή του ανοίγματος στο ακέραιο δεν θεωρείται πιθανή, εκτός εάν ο πιστούχος έχει πραγματοποιήσει τακτικές και έγκαιρες πληρωμές ποσών που ισούνται με οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

- α) το ποσό που ήταν σε καθυστέρηση πριν από τη χορήγηση του μέτρου ρύθμισης, στις περιπτώσεις όπου υπήρχαν ποσά σε καθυστέρηση·
- β) το ποσό που έχει διαγραφεί βάσει του χορηγηθέντος μέτρου ρύθμισης, στις περιπτώσεις όπου δεν υπήρχαν ποσά σε καθυστέρηση.

7. Στην περίπτωση που ένα μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα δεν ταξινομείται πλέον ως μη εξυπηρετούμενο δυνάμει της παραγράφου 6, το εν λόγω άνοιγμα τίθεται υπό επιτήρηση έως ότου εκπληρωθούν όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) έχουν παρέλθει τουλάχιστον δύο έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το υποκείμενο σε μέτρα ρύθμισης άνοιγμα αναταξινομήθηκε ως εξυπηρετούμενο·
- β) έχουν πραγματοποιηθεί τακτικές και έγκαιρες πληρωμές κατά το ήμισυ τουλάχιστον της περιόδου στην οποία το άνοιγμα θα βρισκόταν υπό επιτήρηση, με αποτέλεσμα την πληρωμή σημαντικού συνολικού ποσού κεφαλαίου ή τόκων·
- γ) κανένα από τα ανοίγματα του πιστούχου δεν παρουσιάζει καθυστέρηση άνω των 30 ημερών.

Άρθρο 47β

Μέτρα ρύθμισης

1. Ένα «μέτρο ρύθμισης» είναι μια παραχώρηση από την πλευρά ενός ιδρύματος προς έναν πιστούχο ο οποίος αντιμετωπίζει ή είναι πιθανό να αντιμετωπίσει δυσχέρειες στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις. Η παραχώρηση μπορεί να συνεπάγεται ζημία για τον δανειστή και συνίσταται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενέργειες:

- α) τροποποίηση των όρων και προϋποθέσεων μιας δανειακής υποχρέωσης, η οποία δεν θα είχε χορηγηθεί αν ο πιστούχος δεν είχε αντιμετωπίσει δυσχέρειες στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις·
- β) συνολική ή μερική αναχρηματοδότηση δανειακής υποχρέωσης, η οποία δεν θα είχε χορηγηθεί αν ο πιστούχος δεν είχε αντιμετωπίσει δυσχέρειες στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις·

2. Οι ακόλουθες τουλάχιστον καταστάσεις θεωρούνται μέτρα ρύθμισης:

- α) νέοι συμβατικοί όροι είναι πιο ευνοϊκοί για τον πιστούχο από τους προηγούμενους συμβατικούς όρους, όταν ο πιστούχος αντιμετωπίζει ή είναι πιθανό να αντιμετωπίσει δυσχέρειες στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις·
- β) νέοι συμβατικοί όροι είναι πιο ευνοϊκοί για τον πιστούχο από τους συμβατικούς όρους που προσέφερε το ίδιο ίδρυμα σε πιστούχους με παρόμοιο προφίλ κινδύνου κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, όταν ο πιστούχος αντιμετωπίζει ή είναι πιθανό να αντιμετωπίσει δυσχέρειες στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις·
- γ) το άνοιγμα βάσει των αρχικών συμβατικών όρων ταξινομήθηκε ως μη εξυπηρετούμενο πριν από την τροποποίηση των συμβατικών όρων ή θα είχε ταξινομηθεί ως μη εξυπηρετούμενο αν δεν είχαν επέλθει τροποποιήσεις στους συμβατικούς όρους·
- δ) το μέτρο έχει ως αποτέλεσμα συνολική ή μερική διαγραφή της δανειακής οφειλής·
- ε) το ίδρυμα εγκρίνει την ενεργοποίηση των ρητρών που παρέχουν στον πιστούχο τη δυνατότητα να τροποποιήσει τους όρους της σύμβασης και το άνοιγμα ήταν ταξινομημένο ως μη εξυπηρετούμενο πριν από την ενεργοποίηση των εν λόγω ρητρών, ή θα ταξινομείτο ως μη εξυπηρετούμενο αν δεν ενεργοποιούνταν οι εν λόγω ρήτρες·

- στ) την εποχή ή περίπου την εποχή που χορηγήθηκε το δάνειο, ο πιστούχος πραγματοποίησε πληρωμές κεφαλαίου ή τόκων σε άλλη δανειακή υποχρέωση στο ίδιο ίδρυμα, η οποία είχε ταξινομηθεί ως μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα ή θα είχε ταξινομηθεί ως μη εξυπηρετούμενο αν δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι εν λόγω πληρωμές·
- ζ) η τροποποίηση των συμβατικών όρων περιλαμβάνει αποπληρωμές οι οποίες πραγματοποιούνται με απόκτηση κυριότητας εξασφάλισης, εφόσον η τροποποίηση αυτή συνιστά παραχώρηση.
3. Οι ακόλουθες καταστάσεις αποτελούν δείκτη ότι μπορεί να έχουν ληφθεί μέτρα ρύθμισης:
- α) η αρχική σύμβαση παρουσίασε καθυστέρηση άνω των 30 ημερών τουλάχιστον μία φορά στη διάρκεια των τριών μηνών πριν από την τροποποίησή της ή θα παρουσίαζε καθυστέρηση άνω των 30 ημερών χωρίς την τροποποίηση·
- β) την εποχή ή περίπου την εποχή κατά την οποία συνήφθη η πιστοδοτική σύμβαση, ο πιστούχος πραγματοποίησε πληρωμές κεφαλαίου ή τόκων σε άλλη δανειακή υποχρέωση στο ίδιο ίδρυμα, η οποία παρουσίασε καθυστέρηση 30 ημερών τουλάχιστον μία φορά στη διάρκεια των τριών μηνών πριν από τη χορήγηση της πίστωσης·
- γ) το ίδρυμα εγκρίνει την ενεργοποίηση των ρητρών που παρέχουν στον πιστούχο τη δυνατότητα να τροποποιήσει τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης και το άνοιγμα παρουσιάζει καθυστέρηση 30 ημερών ή θα παρουσίαζε καθυστέρηση 30 ημερών, εάν δεν ενεργοποιούνταν οι εν λόγω ρήτρες.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει ένας πιστούχος στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις εκτιμώνται σε επίπεδο πιστούχου, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις νομικές οντότητες στον όμιλο του πιστούχου, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στη λογιστική ενοποίηση του ομίλου, και τα φυσικά πρόσωπα που ελέγχουν τον εν λόγω όμιλο.

Άρθρο 47γ

Αφαίρεση για τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), τα ιδρύματα προσδιορίζουν το εφαρμοστέο ποσό ανεπαρκούς κάλυψης χωριστά για καθένα από τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα το οποίο πρέπει να αφαιρείται από τα στοιχεία κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, αφαιρώντας το ποσό που προσδιορίζεται στο στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου από το ποσό που προσδιορίζεται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου, όταν το ποσό που αναφέρεται στο στοιχείο α) υπερβαίνει το ποσό που αναφέρεται στο στοιχείο β):
- α) το άθροισμα:
- i) του μη εξασφαλισμένου τμήματος κάθε μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, αν υπάρχει, πολλαπλασιαζόμενου επί τον εφαρμοζόμενο συντελεστή που αναφέρεται στην παράγραφο 2·
- ii) του εξασφαλισμένου τμήματος κάθε μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, αν υπάρχει, πολλαπλασιαζόμενου επί τον εφαρμοζόμενο συντελεστή που αναφέρεται στην παράγραφο 3·
- β) το άθροισμα των ακόλουθων στοιχείων υπό την προϋπόθεση ότι αφορούν το ίδιο μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα:
- i) ειδικές προσαρμογές πιστωτικού κινδύνου·
- ii) πρόσθετες προσαρμογές αξίας σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 105·
- iii) άλλες μειώσεις ιδίων κεφαλαίων·
- iv) για τα ιδρύματα που υπολογίζουν τα ποσά των σταθμισμένων ως προς τον κίνδυνο ανοιγμάτων με την προσέγγιση των εσωτερικών διαβαθμίσεων (προσέγγιση IRB), η απόλυτη αξία των ποσών που αφαιρούνται βάσει του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και τα οποία σχετίζονται με μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα, όπου η απόλυτη αξία που αποδίδεται σε κάθε μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα προσδιορίζεται πολλαπλασιάζοντας τα ποσά που αφαιρούνται βάσει του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο δ) επί τη συμβολή του ποσού της αναμενόμενης ζημίας για το μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα στο συνολικό ποσό των αναμενόμενων ζημιών για ανοίγματα σε αθέτηση ή μη, κατά περίπτωση.
- v) εάν ένα μη εξυπηρετούμενο άνοιγμα αγοράζεται σε τιμή χαμηλότερη από το οφειλόμενο από τον οφειλέτη ποσό, η διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και του οφειλόμενου από τον οφειλέτη ποσού·
- vi) ποσά που διαγράφει το ίδρυμα μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.

Το εξασφαλισμένο τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος είναι εκείνο το τμήμα του ανοίγματος το οποίο, για τον σκοπό του υπολογισμού των απαιτήσεων ιδίων κεφαλαίων σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους, θεωρείται ότι καλύπτεται από χρηματοδοτούμενη πιστωτική προστασία ή μη χρηματοδοτούμενη πιστωτική προστασία ή ότι είναι πλήρως και απολύτως εξασφαλισμένο με ενυπόθηκα δάνεια.

Το μη εξασφαλισμένο τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος αντιστοιχεί στη διαφορά, αν υπάρχει, ανάμεσα στην αξία του ανοίγματος όπως αναφέρεται στο άρθρο 47α παράγραφος 1 και στο εξασφαλισμένο τμήμα του ανοίγματος, αν υπάρχει.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 στοιχείο α) σημείο i), ισχύουν οι ακόλουθοι συντελεστές:
- α) 0,35 για το μη εξασφαλισμένο τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του τρίτου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - β) 1 για το μη εξασφαλισμένο τμήμα του μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος από την πρώτη ημέρα του τέταρτου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.
3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 στοιχείο α) σημείο ii), ισχύουν οι ακόλουθοι συντελεστές:
- α) 0,25 για το εξασφαλισμένο τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του τέταρτου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - β) 0,35 για το εξασφαλισμένο τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του πέμπτου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - γ) 0,55 για το εξασφαλισμένο τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του έκτου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - δ) 0,70 για το τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος εξασφαλισμένου με ακίνητη περιουσία σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους ή το οποίο είναι στεγαστικό δάνειο εγγυημένο από επιλέξιμο πάροχο προστασίας όπως αναφέρεται στο άρθρο 201, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του έβδομου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - ε) 0,80 για το τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος που εξασφαλίζεται από άλλη χρηματοδοτούμενη ή μη χρηματοδοτούμενη πιστωτική προστασία, σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του έβδομου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - στ) 0,80 για το τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος εξασφαλισμένου με ακίνητη περιουσία σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους ή το οποίο είναι στεγαστικό δάνειο εγγυημένο από επιλέξιμο πάροχο προστασίας όπως αναφέρεται στο άρθρο 201, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του όγδου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - ζ) 1 για το τμήμα μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος που εξασφαλίζεται από άλλη χρηματοδοτούμενη ή μη χρηματοδοτούμενη πιστωτική προστασία, σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους, εφαρμοζόμενος από την πρώτη ημέρα του όγδου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - η) 0,85 για το τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος εξασφαλισμένου με ακίνητη περιουσία σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους ή το οποίο είναι στεγαστικό δάνειο εγγυημένο από επιλέξιμο πάροχο προστασίας όπως αναφέρεται στο άρθρο 201, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας ημέρας του ένατου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου·
 - θ) 1 για το τμήμα ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος εξασφαλισμένου με ακίνητη περιουσία σύμφωνα με τον Τίτλο II του Τρίτου Μέρους ή το οποίο είναι στεγαστικό δάνειο εγγυημένο από επιλέξιμο πάροχο προστασίας όπως αναφέρεται στο άρθρο 201, εφαρμοζόμενος από την πρώτη ημέρα του δέκατου έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.
4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3, ισχύουν οι ακόλουθοι συντελεστές στο τμήμα του μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος εξασφαλισμένου ή ασφαλισμένου από επίσημο οργανισμό εξαγωγικών πιστώσεων:
- α) 0 για το εξασφαλισμένο τμήμα του μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος για το διάστημα μεταξύ ενός έτους και επτά ετών μετά την ταξινόμηση του ως μη εξυπηρετούμενου· και
 - β) 1 για το εξασφαλισμένο τμήμα του μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, εφαρμοζόμενος από την πρώτη ημέρα του ογδού έτους μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.
5. Η EAT αξιολογεί το φάσμα των πρακτικών που εφαρμόζονται για την αποτίμηση των εξασφαλισμένων μη εξυπηρετούμενων ανοιγμάτων και μπορεί να καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές για τον προσδιορισμό κοινής μεθοδολογίας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών ελάχιστων απαιτήσεων για επανεκτίμηση από απόψεως χρονοδιαγράμματος και ad hoc μεθόδων, με στόχο τη συνετή αποτίμηση επιλέξιμων μορφών χρηματοδοτούμενης και μη χρηματοδοτούμενης πιστωτικής προστασίας, ιδίως σε σχέση με τις παραδοχές για τη δυνατότητα ανάκτησης και αναγκαστικής εκτέλεσης. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν κοινή μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του εξασφαλισμένου τμήματος ενός μη εξυπηρετούμενου ανοίγματος, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010.

6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, όταν έχει εγκριθεί μέτρο ρύθμισης για άνοιγμα μεταξύ ενός έτους και δύο ετών μετά την ταξινόμησή του ως μη εξυπηρετούμενου, ο βάσει της παραγράφου 2 συντελεστής που ισχύει κατά την ημερομηνία έγκρισης του μέτρου ρύθμισης ισχύει για συμπληρωματική περίοδο ενός έτους.

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3, όταν έχει εγκριθεί μέτρο ρύθμισης για άνοιγμα μεταξύ δύο και έξι ετών μετά την ταξινόμησή του ως μη εξυπηρετούμενου, ο βάσει της παραγράφου 3 συντελεστής που ισχύει κατά την ημερομηνία έγκρισης του μέτρου ρύθμισης ισχύει για συμπληρωματική περίοδο ενός έτους.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται μόνο σε σχέση με το πρώτο μέτρο ρύθμισης που έχει εγκριθεί μετά την ταξινόμηση του ανοίγματος ως μη εξυπηρετούμενου.»

- 3) στο άρθρο 111 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο, το εισαγωγικό κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η αξία ανοίγματος ενός στοιχείου ενεργητικού ισούται με τη λογιστική αξία που απομένει μετά την εφαρμογή ειδικών προσαρμογών πιστωτικού κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 110, πρόσθετων προσαρμογών αξίας σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 105, ποσών που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) και άλλων μειώσεων των ιδίων κεφαλαίων που σχετίζονται με το στοιχείο ενεργητικού στο οποίο έχουν εφαρμοστεί. Η αξία ανοίγματος ενός στοιχείου εκτός ισολογισμού που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι ισούται με το ακόλουθο ποσοστό της ονομαστικής αξίας του, κατόπιν αφαιρέσεως ειδικών προσαρμογών πιστωτικού κινδύνου και ποσών που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ):»

- 4) στο άρθρο 127, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Στο μη εξασφαλισμένο τμήμα ενός στοιχείου ως προς το οποίο έχει επέλθει αθέτηση από τον οφειλέτη σύμφωνα με το άρθρο 178 ή, στην περίπτωση ανοιγμάτων λιανικής τραπεζικής, το μη εξασφαλισμένο τμήμα οποιασδήποτε πιστωτικής διευκόλυνσης ως προς την οποία έχει επέλθει αθέτηση σύμφωνα με το άρθρο 178 εφαρμόζεται συντελεστής στάθμισης κινδύνου:

- α) 150 % εάν το άθροισμα των ειδικών προσαρμογών πιστωτικού κινδύνου και των ποσών που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) είναι χαμηλότερο από το 20 % του μη εξασφαλισμένου τμήματος της αξίας του ανοίγματος σε περίπτωση που δεν εφαρμόζονταν οι εν λόγω προσαρμογές και αφαιρέσεις·
- β) 100 % εάν το άθροισμα των ειδικών προσαρμογών πιστωτικού κινδύνου και των ποσών που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 20 % του μη εξασφαλισμένου τμήματος της αξίας του ανοίγματος σε περίπτωση που δεν εφαρμόζονταν οι εν λόγω προσαρμογές και αφαιρέσεις.»

- 5) το άρθρο 159 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 159

Αντιμετώπιση των ποσών αναμενόμενης ζημίας

Τα ιδρύματα αφαιρούν τα ποσά αναμενόμενης ζημίας που υπολογίζονται δυνάμει του άρθρου 158 παράγραφοι 5, 6 και 10 από τις προσαρμογές γενικού και ειδικού πιστωτικού κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 110, τις πρόσθετες προσαρμογές αξίας σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 105 και τις λοιπές μειώσεις ιδίων κεφαλαίων που σχετίζονται με τα εν λόγω ανοίγματα με εξαίρεση τα ποσά που αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ). Οι μειώσεις αξίας ανοιγμάτων εντός ισολογισμού αποκτηθέντων αφού είχαν ήδη αθετηθεί σύμφωνα με το άρθρο 166 παράγραφος 1 αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι ειδικές προσαρμογές πιστωτικού κινδύνου. Οι ειδικές προσαρμογές πιστωτικού κινδύνου για αθετημένα ανοίγματα δεν χρησιμοποιούνται για την κάλυψη αναμενόμενων ζημιών από άλλα ανοίγματα. Τα ποσά αναμενόμενης ζημίας για τιτλοποιημένα ανοίγματα και οι γενικές και ειδικές προσαρμογές πιστωτικού κινδύνου που σχετίζονται με τα εν λόγω ανοίγματα δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό.»

- 6) στο άρθρο 178 παράγραφος 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) ο πιστούχος είναι σε καθυστέρηση πληρωμών άνω των 90 ημερών σε οποιαδήποτε σημαντική πιστωτική υποχρέωση έναντι του ιδρύματος, της μητρικής του επιχείρησης ή των θυγατρικών του. Οι αρμόδιες αρχές δύναται να αντικαταστήσουν τις 90 ημέρες με 180 ημέρες για τα ανοίγματα που είναι εξασφαλισμένα με ακίνητα που προορίζονται για κατοικία ή εμπορικά ακίνητα ΜΜΕ στην κατηγορία ανοιγμάτων λιανικής, καθώς και για τα ανοίγματα σε οντότητες του δημόσιου τομέα. Οι 180 ημέρες δεν ισχύουν για τους σκοπούς του άρθρου 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) ή του άρθρου 127.»

- 7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 469α

Παρέκκλιση από την αφαίρεση ποσών από στοιχεία κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 για τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ), τα ιδρύματα δεν αφαιρούν από τα στοιχεία κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 το εφαρμοστέο ποσό ανεπαρκούς κάλυψης για τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα στην περίπτωση των ανοιγμάτων που δημιουργήθηκαν πριν από τις 26 Απριλίου 2019.

Στις περιπτώσεις όπου οι όροι και οι προϋποθέσεις ενός ανοίγματος το οποίο δημιουργήθηκε πριν από τις 26 Απριλίου 2019 τροποποιούνται από το ίδρυμα με τρόπο ο οποίος αυξάνει το άνοιγμα του ιδρύματος στον πιστούχο, το άνοιγμα θεωρείται ότι έχει δημιουργηθεί κατά την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης και παύει να υπόκειται στην παρέκκλιση που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. ΤΑΪΑΝΙ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. ΣΙΑΜΒΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/631 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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**(αναδιατύπωση)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ έχουν τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιαδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.
- (2) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνεκτική και αποτελεσματική μετάβαση σε συνέχεια της αναδιατύπωσης και κατάργησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2020. Ωστόσο, τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ και οι λεπτομέρειες για την επίτευξή τους όπως καθορίζονται στους εν λόγω κανονισμούς είναι σκόπιμο να διατηρηθούν αμετάβλητα έως το 2024.
- (3) Η Συμφωνία των Παρισίων ⁽⁵⁾ θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο σύμφωνα με την επιδίωξη να συγκρατηθεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να διατηρηθεί στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Τα τελευταία επιστημονικά πορίσματα που αναφέρθηκαν από τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) στην ειδική έκθεσή της σχετικά με τις επιπτώσεις της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη κατά 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και τους σχετικούς διαύλους των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου επιβεβαιώνουν αδιαμφισβήτητα τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Η εν λόγω ειδική έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μείωση των εκπομπών σε όλους τους τομείς είναι ζωτικής σημασίας για τον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη.
- (4) Για να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, πρέπει να επιταχυνθεί ο μετασχηματισμός του συνόλου του τομέα των μεταφορών προς μηδενικές εκπομπές, λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2018, με τίτλο «Καθαρός πλανήτης για όλους — ένα ευρωπαϊκό στρατηγικό μακροπρόθεσμο όραμα για μια ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και κλιματικά ουδέτερη οικονομία», στην οποία σκιαγραφείται ένα όραμα για τους οικονομικούς και κοινωνικούς μετασχηματισμούς που απαιτούνται, με τη συμμετοχή όλων των τομέων της οικονομίας και της κοινωνίας, ώστε να επιτευχθεί η μετάβαση προς μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν σοβαρά την υγεία μας και το περιβάλλον θα πρέπει επίσης να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Οι εκπομπές των συμβατικών κινητήρων οχημάτων εσωτερικής καύσης θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω μετά το 2020. Η χρήση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να διαδοθεί, ώστε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς έως το 2030. Περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα απαιτηθούν και πέραν του 2030.

⁽¹⁾ ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 52.⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Απριλίου 2019.⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).⁽⁵⁾ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

- (5) Οι ανακοινώσεις της Επιτροπής της 31ης Μαΐου 2017 με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση - Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους» και της 8ης Νοεμβρίου 2017 με τίτλο «Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της» υπογραμμίζουν ότι τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα, συμβάλλουν στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και προετοιμάζουν το έδαφος για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο.
- (6) Ο παρών κανονισμός προσφέρει σαφή λύση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών και συμβάλλει στην επίτευξη του δεσμευτικού στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 σε όλο το φάσμα της οικονομίας κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με το 1990, όπως επικυρώθηκε στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23-24 Οκτωβρίου 2014 και εγκρίθηκε ως εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη διάρκεια του Συμβουλίου Περιβάλλοντος που πραγματοποιήθηκε στις 6 Μαρτίου 2015.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁶⁾ θεσπίζει υποχρεώσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την εκπλήρωση του στόχου της Ένωσης για μείωση των εκπομπών της αερίων θερμοκηπίου κατά 30 % κάτω από τα επίπεδα του 2005 το 2030 για τους τομείς που δεν αποτελούν μέρος του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁷⁾. Στους τομείς αυτούς μεγάλο ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές παρουσιάζουν αυξανόμενη τάση και παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, η εν λόγω αύξηση θα εξακολουθήσει να αντισταθμίζει τις μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- (8) Στα συμπεράσματά του στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογράμμισε τη σπουδαιότητα του περιορισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών, καθώς και των κινδύνων που συνδέονται με την εξάρτησή του από τα ορυκτά καύσιμα, μέσω μιας σφαιρικής και τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές, για τις ηλεκτρικές μετακινήσεις και για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στις μεταφορές και μετά το 2020.
- (9) Προκειμένου οι καταναλωτές στην Ένωση να απολαμβάνουν ασφαλή, βιώσιμη, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή ενέργεια, η ενεργειακή απόδοση που συμβάλλει στον μετριασμό της ζήτησης είναι μία από τις πέντε αμοιβαίως ενισχυόμενες και στενά αλληλένδετες διαστάσεις που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 25ης Φεβρουαρίου 2015 με τίτλο «Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή». Στην εν λόγω ανακοίνωση αναφέρεται ότι, αν και όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να λάβουν μέτρα για να αυξήσουν την απόδοση της ενεργειακής τους κατανάλωσης, ο τομέας των μεταφορών διαθέτει τεράστιο δυναμικό ενεργειακής απόδοσης, το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί με τη συνεχή επικέντρωση στην αυστηροποίηση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με ορίζοντα το 2030.
- (10) Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 που πραγματοποιήθηκε το 2015 ήταν ότι οι εν λόγω κανονισμοί είναι σκόπιμοι, χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από συνοχή και έχουν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών, ενώ παράλληλα είναι περισσότερο αποδοτικοί ως προς το κόστος από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την Ένωση, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων. Ωστόσο, τα οφέλη των εν λόγω κανονισμών έχουν διαβρωθεί λόγω της αυξανόμενης απόκλισης μεταξύ των εκπομπών CO₂ που μετρώνται βάσει του Νέου Ευρωπαϊκού Κύκλου Οδήγησης (NEDC) και των εκπομπών CO₂ που εκπέμπονται από οχήματα που κινούνται υπό πραγματικές συνθήκες.
- (11) Επομένως, κρίνεται σκόπιμο η επίτευξη του σκοπού των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 να επιδιωχθεί με τον καθορισμό νέων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, που θα ισχύουν για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ, με χρονικό ορίζοντα το 2030. Για τον καθορισμό των επιπέδων των στόχων αυτών, συνυπολογίστηκε η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά την αποδοτική ως προς το κόστος συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών για τους τομείς που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 έως το 2030, το κόστος και η εξοικονόμηση που θα έχουν ως αποτέλεσμα για την κοινωνία, τους κατασκευαστές και τους χρήστες των οχημάτων, καθώς και οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους στην απασχόληση, στην ανταγωνιστικότητα και στην καινοτομία και τα παράλληλα οφέλη που δημιουργούνται σε επίπεδο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ενεργειακής ασφάλειας. Δεδομένου ότι το μερίδιο της αγοράς και συνεπώς η συνολική συμβολή των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων είναι σημαντικά υψηλότερα από τα αντίστοιχα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, κρίνεται ενδεδειγμένη μια διαφοροποιημένη προσέγγιση μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26).

⁽⁷⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

- (12) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά αποδεκτή και δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις μιας τέτοιας μετάβασης σε ολόκληρη την αλυσίδα αξίας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να αντιμετωπιστούν προορατικά οι επιπτώσεις στην απασχόληση. Ως εκ τούτου, πρέπει να εξεταστούν στοχευμένα προγράμματα σε ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, για την αναδιάρθρωση, επανεκπαίδευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, καθώς και πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και αναζήτησης εργασίας σε κοινότητες και περιφέρειες που επηρεάζονται αρνητικά, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρμόδιες αρχές. Στο πλαίσιο αυτής της μετάβασης, θα πρέπει να ενισχυθούν η απασχόληση των γυναικών, καθώς και οι ίσες ευκαιρίες σε αυτόν τον τομέα.
- (13) Η επιτυχής μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον για την τόνωση της καινοτομίας και τη διατήρηση της τεχνολογικής πρωτοπορίας της Ένωσης στον εν λόγω τομέα. Τούτο περιλαμβάνει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία, την αύξηση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και επανεφοδιασμού, την ενσωμάτωση στα ενεργειακά συστήματα, καθώς και τη βιώσιμη προμήθεια υλικών και τη βιώσιμη παραγωγή, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση συσσωρευτών στην Ευρώπη. Αυτό απαιτεί την ανάληψη συνεκτικής δράσης σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- (14) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁸⁾, μια νέα διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, η διαδικασία εναρμονισμένων δοκιμών ελαφρών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο [Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure (WLTP)], όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ⁽⁹⁾, τέθηκε σε εφαρμογή το 2017. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου οι οποίες προκύπτουν από αυτήν τη διαδικασία δοκιμών είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών.

Επομένως, είναι σκόπιμο οι νέοι στόχοι για τις εκπομπές CO₂ να βασιστούν στις εκπομπές CO₂ που καθορίζονται με βάση την εν λόγω διαδικασία δοκιμών. Δεδομένου, ωστόσο, ότι η μέτρηση των επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ με βάση τη διαδικασία WLTP θα είναι διαθέσιμη από το 2021 για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τους στόχους, είναι σκόπιμο τα νέα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές να οριστούν ως επίπεδα μείωσης που καθορίζονται σε σχέση με τους στόχους που υπολογίζονται με βάση τις εκπομπές CO₂ που μετρώνται για τον σκοπό της δοκιμής εκπομπών WLTP. Για να διασφαλιστούν η αξιοπιστία και η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών που θα χρησιμοποιηθούν ως σημείο έναρξης για τον καθορισμό των στόχων μείωσης των εκπομπών που θα εφαρμοστούν το 2025 και το 2030, οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση των μετρήσεων αυτών έχουν διευκρινιστεί στο πλαίσιο της εφαρμογής των εκτελεστικών κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ και (ΕΕ) 2017/1153 ⁽¹¹⁾.

- (15) Έχει σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε ενωσιακή κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους στην Ένωση.
- (16) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾ που πραγματοποιήθηκε από την Επιτροπή το 2016, διαπιστώθηκε η ανάγκη για περαιτέρω αποσαφήνιση και απλούστευση της εν λόγω νομοθετικής πράξης, που θα μπορούσε να ενισχύσει τη σημασία, την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα και τη συνοχή της. Η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να επανεξετάσει την εν λόγω οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, όπου αρμόζει, να υποβάλει σχετική νομοθετική πρόταση. Προκειμένου να υποστηριχθεί η χρήση των πλέον αποδοτικών από πλευράς καυσίμων και φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων, η εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει ιδίως να εξετάσει το ενδεχόμενο συμπερίληψης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και την ανάγκη για καλύτερα σχεδιασμένες και περαιτέρω εναρμονισμένες απαιτήσεις της Ένωσης σχετικά με την επισήμανση, που θα μπορούσαν να παρέχουν στους καταναλωτές συγκρίσιμες, αξιόπιστες και φιλικές προς τον χρήστη πληροφορίες σχετικά με τα οφέλη των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τους ατμοσφαιρικούς ρύπους.

⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

⁽⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

⁽¹⁰⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

⁽¹¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες ώστε να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμής, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 679).

⁽¹²⁾ 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 CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατικών αυτοκινήτων (ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16).

- (17) Επομένως, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών για όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν για το 2025 και για το 2030, λαμβάνοντας υπόψη τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη ο τομέας των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του 2030 για το κλίμα και την ενέργεια. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει, επίσης, έγκαιρα ένα σαφές μήνυμα στην αυτοκινητοβιομηχανία για να μην καθυστερήσει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές.
- (18) Τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται σε καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Όσον αφορά τον υφιστάμενο στόλο των εν λόγω οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μεταχειρισμένων οχημάτων, πρόσθετα μέτρα με σκοπό τη μείωση των εκπομπών μπορούν επίσης να ληφθούν, μεταξύ άλλων, σε εθνικό και σε ενωσιακό επίπεδο. Για παράδειγμα μπορούν να ληφθούν μέτρα που να ενθαρρύνουν έναν υψηλότερο ρυθμό ανανέωσης του στόλου των οχημάτων, ώστε να αντικαθίστανται όσο το δυνατόν γρηγορότερα τα παλαιά οχήματα με υψηλές εκπομπές από άλλα, πιο αποδοτικά. Η πρόσβαση σε οικονομικά πιο προσιτά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα μπορούσε να τονώσει την αλλαγή συμπεριφοράς των καταναλωτών και τη γρηγορότερη υιοθέτηση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών.
- (19) Παρά το γεγονός ότι η Ένωση βρίσκεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών αυτοκινούμενων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία στον τομέα της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και ο εν λόγω τομέας αλλάζει με ταχείς ρυθμούς μέσα από τις νέες καινοτομίες στα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα. Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ένωση χρειάζεται ένα κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και ένα ιδιαίτερο κίνητρο για τα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, το οποίο να συμβάλει στη δημιουργία ευρείας εσωτερικής αγοράς και να υποστηρίζει την τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία.
- (20) Για να διευκολυνθεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να εισαχθεί ένας ειδικός μηχανισμός παροχής κινήτρων. Αυτός ο μηχανισμός θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προάγεται η εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Θα πρέπει επίσης να εφαρμοστεί ειδικό μεταβατικό μέτρο ώστε να καταστεί δυνατή η πρόσβαση σε οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από καταναλωτές από κράτη μέλη με χαμηλά επίπεδα διεύθυνσης τέτοιων οχημάτων.
- (21) Ο καθορισμός κατάλληλων κριτηρίων αναφοράς για το μερίδιο των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο της ΕΕ, σε συνδυασμό με έναν καλοσχεδιασμένο μηχανισμό για την προσαρμογή ενός ειδικού στόχου εκπομπών για κάθε κατασκευαστή, ανάλογα με το μερίδιο οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο του κατασκευαστή, θα πρέπει να αποτελέσει ένα ισχυρό και αξιόπιστο μήνυμα για την ανάπτυξη, την εξάπλωση και τη διάθεση στην αγορά των οχημάτων αυτού του είδους, ενώ παράλληλα θα επιτρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης.
- (22) Κατά τον καθορισμό των πιστωτικών μορίων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, θα πρέπει να αναγνωριστεί ο ρόλος των οχημάτων χαμηλών εκπομπών, ιδίως των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, κατά τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ο μηχανισμός προσαρμογής θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής που θα υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς θα επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών εκπομπών. Με σκοπό να εξασφαλιστεί μια ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να τεθούν όρια σχετικά με τη δυνατότητα προσαρμογής στο πλαίσιο του εν λόγω μηχανισμού. Έτσι θα δοθούν κίνητρα, που θα προάγουν την έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης και θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλά οφέλη για τους καταναλωτές, την ανταγωνιστικότητα και το περιβάλλον.
- (23) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικούς ουδέτερους και κοινωνικά ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, που θα λαμβάνουν υπόψη την ποικιλομορφία των Ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων και θα αποφεύγουν κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών.
- (24) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλία στην αγορά επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των οχημάτων. Η διατήρηση της μάζας ως παραμέτρου χρηστικότητας κρίνεται ότι συνάδει με το υφιστάμενο καθεστώς. Για να ανταποκρίνεται καλύτερα στη μάζα των οχημάτων που κυκλοφορούν στον δρόμο, η εν λόγω παράμετρος θα πρέπει να αλλάξει με ισχύ από το 2025 από μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας σε μάζα δοκιμής του οχήματος, όπως καθορίζεται στη WLTP.
- (25) Η τροποποίηση των στόχων που ισχύουν για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ λόγω αλλαγών στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αποφευχθεί. Επομένως, οι αλλαγές στη μέση μάζα του στόλου θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται χωρίς καθυστέρηση στους υπολογισμούς του στόχου ειδικών εκπομπών και οι προσαρμογές στη μέση τιμή μάζας που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να πραγματοποιούνται κάθε δύο χρόνια με ισχύ από το 2025.
- (26) Προκειμένου οι προσπάθειες μείωσης των εκπομπών να καταναμωθούν με ανταγωνιστικούς ουδέτερο και δίκαιο τρόπο, ο οποίος να ανταποκρίνεται στην ποικιλομορφία της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, και ενόψει της μετάβασης από το 2021 στους στόχους ειδικών εκπομπών με βάση τη WLTP, κρίνεται σκόπιμο να προσδιοριστεί η κλίση της καμπύλης οριακών τιμών με βάση τους στόχους ειδικών εκπομπών CO₂ για όλα τα καινούργια οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά το εν λόγω έτος και να ληφθεί υπόψη η αλλαγή στους

στόχους για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ μεταξύ 2021, 2025 και 2030, ώστε να εξασφαλιστεί ισοτιμία προσπάθειας μείωσης των εκπομπών από όλους τους κατασκευαστές. Όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η ίδια προσέγγιση που ισχύει για τους κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων θα πρέπει να ισχύει και για τους κατασκευαστές ελαφρότερων βαν που μετασκευάζονται από αυτοκίνητα, ενώ για τους κατασκευαστές οχημάτων που εμπίπτουν στις κατηγορίες βαρύτερων οχημάτων θα πρέπει να καθοριστεί υψηλότερη και σταθερή κλίση για το σύνολο της περιόδου στόχου.

- (27) Ο παρών κανονισμός επιδιώκει να επιτευχθούν οι στόχοι του, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία κινήτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία ώστε να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο παρών κανονισμός προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία και προβλέπει έναν μηχανισμό ο οποίος θα πρέπει να είναι σε θέση να αναγνωρίζει τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Η εμπειρία δείχνει ότι οι οικολογικές καινοτομίες έχουν συμβάλει με επιτυχία στην αποδοτικότητα, από οικονομικής πλευράς, των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, καθώς και στην πραγματική μείωση των εκπομπών CO₂. Επομένως, η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί και το πεδίο εφαρμογής να επεκταθεί με σκοπό να δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού.
- (28) Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια ισορροπία μεταξύ των κινήτρων που προσφέρονται για τη χρήση των οικολογικών καινοτομιών και των τεχνολογιών εκείνων για τις οποίες το αποτέλεσμα της μείωσης των εκπομπών αποδεικνύεται κατά την επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί ένα ανώτατο όριο για τις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και τις οποίες ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει υπόψη του με σκοπό τη συμμόρφωση με τον στόχο. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει το επίπεδο του ανώτατου ορίου, ιδίως, για να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των αλλαγών στην επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κρίνεται, επίσης, σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζονται οι εξοικονομήσεις για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον στόχο.
- (29) Τα βιώσιμα ελαφρά κατασκευαστικά στοιχεία είναι σημαντικά για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ των καινούργιων οχημάτων. Η περαιτέρω ανάπτυξη και εγκατάστασή τους θα πρέπει να στηρίζει τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.
- (30) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾ καθιερώνει εναρμονισμένο πλαίσιο με διοικητικές διατάξεις και γενικές απαιτήσεις για την έγκριση των πάσης φύσεως καινούργιων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνον που είναι υπεύθυνος για τις πάσης φύσεως πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- (31) Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, εφαρμόζονται ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικών χρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και κατά συνέπεια τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (32) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 610 kg ή τα 2 840 kg, κατά περίπτωση, εκφεύγουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιτίας μόνο της μάζας του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας, είναι σκόπιμο να επιτρέπεται στα εν λόγω οχήματα να θεωρούνται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.
- (33) Δεν κρίνεται σκόπιμη η χρήση της ίδιας μεθόδου προσδιορισμού των στόχων μείωσης των εκπομπών και για τους μεγάλους κατασκευαστές και για τους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής που θεωρούνται ανεξάρτητοι, βάσει των κριτηρίων που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Οι εν λόγω κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση για εναλλακτικούς στόχους μείωσης εκπομπών, ανάλογους προς τις τεχνολογικές δυνατότητες καθενός για μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα οχήματά του, και σύμφωνους προς τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τομέα της αγοράς.
- (34) Αναγνωρίζοντας τις δυσανάλογες επιπτώσεις που θα είχε στους μικρότερους κατασκευαστές η συμμόρφωση με τους στόχους ειδικών εκπομπών οι οποίοι ορίζονται βάσει της χρηστικότητας του οχήματος, η μεγάλη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία παρέκκλισης και το οριακό όφελος που προκύπτει όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα που πωλούνται από τους εν λόγω κατασκευαστές, οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ετησίως θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του στόχου ειδικών εκπομπών και του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών. Ωστόσο, αν ένας κατασκευαστής ο οποίος καλύπτεται από εξαίρεση παρ' όλ' αυτά υποβάλλει αίτηση για παρέκκλιση και του χορηγηθεί, κρίνεται σκόπιμο να απαιτείται από τον εν λόγω κατασκευαστή να συμμορφώνεται με τον στόχο αυτής της παρέκκλισης.
- (35) Η διαδικασία χορήγησης παρεκκλίσεων από τον στόχο των 95 g CO₂/km για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ σε εξειδικευμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων διασφαλίζει ότι η προσπάθεια μείωσης εκπομπών που απαιτείται από τους κατασκευαστές αυτούς συνάδει με εκείνη των κατασκευαστών με μεγάλο όγκο παραγωγής όσον αφορά τον εν λόγω στόχο. Είναι σκόπιμο να συνεχιστεί να δίνεται στους εν λόγω εξειδικευμένους κατασκευαστές η δυνατότητα να τους χορηγηθεί παρέκκλιση επίσης από τους στόχους που ισχύουν από το 2025, έως το 2028.

⁽¹³⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

- (36) Για τον καθορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση την ευθύνη των οποίων έχει ο κατασκευαστής, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανεξαρτήτως της μάζας ή άλλων χαρακτηριστικών τους, ανάλογα με την περίπτωση. Καίτοι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 δεν καλύπτει τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που έχουν μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg και για τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, οι εκπομπές των οχημάτων αυτών θα πρέπει να μετρώνται σύμφωνα με τις ίδιες διαδικασίες μέτρησης που ορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ιδίως τις διαδικασίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁽¹⁴⁾ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, και τις διαδικασίες συσχέτισης που θεσπίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ιδίως του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ που προκύπτουν από τη μέτρηση θα πρέπει να αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος, ούτως ώστε να είναι δυνατό να περιληφθούν στο σύστημα παρακολούθησης.
- (37) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ ολοκληρωμένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.
- (38) Θα πρέπει να εξεταστεί η ειδική κατάσταση των κατασκευαστών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων οι οποίοι παράγουν μη ολοκληρωμένα οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων. Παρόλο που οι εν λόγω κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των στόχων εκπομπών CO₂, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβλέπουν με εύλογη βεβαιότητα τις εκπομπές CO₂ των ολοκληρωμένων οχημάτων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι ανάγκες αυτές αντικατοπτρίζονται κατάλληλα στα μέτρα εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (39) Προκειμένου να παρασχεθεί ευελιξία με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές μπορούν να συμφωνήσουν στον σχηματισμό ομάδας, κατά τρόπο ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας για σχηματισμό ομάδας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την πενταετία, με δυνατότητα όμως ανανέωσης. Όταν οι κατασκευαστές σχηματίζουν ομάδα, θα πρέπει να θεωρείται ότι τηρούν τους στόχους τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό εφόσον οι μέσες εκπομπές της ομάδας ως συνόλου δεν υπερβαίνουν τις ειδικές εκπομπές-στόχο για την ομάδα.
- (40) Η δυνατότητα των κατασκευαστών να σχηματίζουν ομάδες έχει αποδειχτεί πολύ αποδοτικός τρόπος ως προς το κόστος για την επίτευξη της συμμόρφωσης με τους στόχους εκπομπών CO₂, που διευκολύνει ιδιαίτερα τη συμμόρφωση εκείνων των κατασκευαστών που παράγουν περιορισμένο αριθμό οχημάτων. Για να μπορέσει να βελτιώσει την ανταγωνιστική ουδετερότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διευκρινίσει τους όρους υπό τους οποίους οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίζουν ομάδες, ώστε να βρίσκονται σε ισότιμη θέση με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις.
- (41) Απαιτείται άρτιος μηχανισμός συμμόρφωσης ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.
- (42) Για την επίτευξη της μείωσης των εκπομπών CO₂ που απαιτείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είναι επίσης πολύ σημαντικό οι εκπομπές των εν χρήσει οχημάτων να συμμορφώνονται με τις τιμές CO₂ που καθορίζονται κατά την έγκριση τύπου. Επομένως, θα πρέπει να επιτρέπεται στην Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη, κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για έναν κατασκευαστή, τις περιπτώσεις συστημικής μη συμμόρφωσης που ίσως έχουν διαπιστωθεί από τις αρχές έγκρισης τύπου σχετικά με τις εκπομπές CO₂ των εν χρήσει οχημάτων.
- (43) Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να εκπονεί και να εφαρμόζει διαδικασία επαλήθευσης της αντιστοιχίας μεταξύ των εκπομπών CO₂ των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP και με τις τιμές εκπομπών CO₂ που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Κατά την ανάπτυξη της εν λόγω διαδικασίας, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στον εντοπισμό μεθόδων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης δεδομένων από συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση των καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας, για την ανίχνευση στρατηγικών μέσω των οποίων οι επιδόσεις CO₂ του οχήματος βελτιώνονται τεχνητά κατά τη διαδικασία δοκιμής έγκρισης τύπου. Όταν κατά τη διάρκεια αυτών των επαληθεύσεων διαπιστώνονται αποκλίσεις ή στρατηγικές που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος από πλευράς εκπομπών CO₂, τα εν λόγω πορίσματα πρέπει να θεωρούνται επαρκείς λόγοι για να εικάζεται ότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και, στη βάση αυτή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
- (44) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη WLTP. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν κατά το δυνατό περισσότερο. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατυπωθεί σαφώς η ευθύνη που φέρουν οι αρμόδιες αρχές για την παροχή ορθών και πλήρων δεδομένων, καθώς και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής όσον αφορά την επίλυση θεμάτων ποιότητας των δεδομένων.

- (45) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την επανεξέτασή της του 2023, να αξιολογήσει τη δυνατότητα διάθεσης των εν λόγω ποσών του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα που έχει ως στόχο να εξασφαλίσει μια δίκαιη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να στηρίξει την επανεκπαίδευση, την αναβάθμιση δεξιοτήτων και άλλες δεξιότητες εκπαίδευσης των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (46) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που προβλέπει, κάθε εθνικό μέτρο που τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν κατά το άρθρο 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) δεν θα πρέπει να επιβάλλει επιπρόσθετες ή αυστηρότερες ποινές στους κατασκευαστές που δεν συμμορφώνονται με τους στόχους που ορίζει ο παρών κανονισμός.
- (47) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη της πλήρους εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (48) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην πραγματικότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας επίσημων δοκιμών. Σύμφωνα με την επιστημονική γνωμοδότηση 1/2016 του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών με τίτλο «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και σε συνθήκες δοκιμών στο εργαστήριο) και με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2017 προς το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία⁽¹⁶⁾, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των εκπομπών CO₂ των οχημάτων και των τιμών κατανάλωσης ενέργειας που καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP. Ο πλέον αξιόπιστος τρόπος για να εξασφαλιστεί η πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών έγκρισης τύπου είναι η χρήση δεδομένων από τις συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου ή/και κατανάλωσης ενέργειας επί του οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει συνεπώς να έχει τις εξουσίες να καθορίζει τις αναγκαίες διαδικασίες για τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων και ενέργειας που απαιτούνται για τη διενέργεια των εν λόγω αξιολογήσεων και να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των εν λόγω δεδομένων, προβλέποντας παράλληλα την προστασία οποιωνδήποτε δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Επιπλέον, για να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας από ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και οχήματα με συστήματα μετάδοσης της κίνησης που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του υδρογόνου, είναι σκόπιμο να συνεχιστούν χωρίς καθυστέρηση οι εργασίες για την τυποποίηση των επί του οχήματος συσκευών παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας για τα εν λόγω οχήματα, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.
- (49) Η Επιτροπή θα πρέπει, επιπλέον, να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο τα δεδομένα για την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας μπορούν να συμβάλουν ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές CO₂ του οχήματος που καθορίζονται σύμφωνα με τη WLTP παραμένουν αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για όλους τους κατασκευαστές και, ακριβέστερα, τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της διαφοράς μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών CO₂ και, όπου είναι αναγκαίο, για να αποτραπεί η αύξηση της εν λόγω διαφοράς.
- (50) Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές ολόκληρου του κύκλου ζωής από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει, όχι αργότερα από το 2023, να εκτιμήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής τέτοιων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μέτρα επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, νομοθετικών προτάσεων.
- (51) Το 2024 θα λάβει χώρα εξέταση της προόδου που έχει επιτευχθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Κρίνεται συνεπώς σκόπιμο να επανεξεταστεί ενδελεχώς η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού κατά το 2023, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση των μέτρων που απορρέουν απ' όλ' αυτά τα μέσα. Σε αυτήν την επανεξέταση του 2023, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να προσδιορίσει μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων. Όπου αρμόζει, η έκθεση σχετικά με την εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁶⁾ EE C 298 της 23.8.2018, σ. 140.

- (52) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, όσον αφορά τον προσδιορισμό των λεπτομερών προϋποθέσεων για τους διακανονισμούς ομαδοποίησης, τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων με δεδομένα για τις μέσες εκπομπές και την εφαρμογή των παραρτημάτων II και III, τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αποκλίσεων που εντοπίζονται, ως αποτέλεσμα επαληθεύσεων, στις εκπομπές CO₂ οχημάτων εν χρήσει και συνυπολογισμού των εν λόγω αποκλίσεων κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή, τον προσδιορισμό των μέσων για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών, τη δημοσίευση των επιδόσεων κατασκευαστών, τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων για διαδικασία για την έγκριση καινοτόμων τεχνολογιών ή δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών, τη θέσπιση λεπτομερούς διαδικασίας για συλλογή και επεξεργασία των παραμέτρων που σχετίζονται με πραγματικές εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, τον καθορισμό διαδικασιών διενέργειας των επαληθεύσεων i) ότι οι τιμές των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση ενέργειας οχημάτων εν χρήσει και ii) ότι η παρουσία τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σχετικά με τα οχήματα του δείγματος που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος στις δοκιμές που γίνονται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου και τον καθορισμό των παραμέτρων συσχέτισης που είναι αναγκαίες προκειμένου να αποτυπώνεται οποιαδήποτε αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁷⁾.
- (53) Για την τροποποίηση ή συμπλήρωση, κατά περίπτωση, μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση των απαιτήσεων δεδομένων και παραμέτρων δεδομένων που ορίζονται στα παραρτήματα II και III του παρόντος κανονισμού, τη θέσπιση κανόνων όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές, το περιεχόμενο των αιτήσεων παρέκκλισης και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂, την τροποποίηση του παραρτήματος I τμήμα Α του παρόντος κανονισμού για το σκοπό ορισμού των τύπων για τον υπολογισμό των στόχων παρέκκλισης για εξειδικευμένους κατασκευαστές, την προσαρμογή του ανώτατου ορίου όσον αφορά τις συνολικές συνεισφορές καινοτόμων τεχνολογιών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατασκευαστή με ισχύ από το 2025 και έπειτα, τον καθορισμό των κατευθυντήριων αρχών και κριτηρίων για τον ορισμό των διαδικασιών για τη διενέργεια των επαληθεύσεων, τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τιμών M₀ και TM₀ και την προσαρμογή των τύπων για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών προκειμένου να αποτυπώνεται η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ⁽¹⁸⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία 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 εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (54) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να καταργηθούν με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020.
- (55) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός απαιτήσεων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορούν όμως λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων, και να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽¹⁸⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
3. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».
4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, 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 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.1·
- 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 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.1·
5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, 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 37,5 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·
- β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση 31 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.
6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζεται για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 15 % των αντίστοιχων στόλων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως.
7. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται τα ακόλουθα επίπεδα αναφοράς για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως:
- α) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 35 % του στόλου των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και
- β) επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 30 % του στόλου των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ακόλουθα μηχανοκίνητα οχήματα:
- α) κατηγορίας M₁, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ («επιβατικά αυτοκίνητα»), τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Ένωσης («καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα»)·
- β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα κατηγορίας N₁ στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»). Στην περίπτωση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg ή 2 840 kg, ανάλογα με την περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 2025, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αυτά θεωρούνται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εάν η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς οφείλεται μόνο στη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας.
2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός της Ένωσης που έγινε λιγότερο από τρεις μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Ένωση.
3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α σημείο 5 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

4. Το άρθρο 4, το άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ), το άρθρο 8 και το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) δεν ισχύουν για κατασκευαστή ο οποίος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, είναι υπεύθυνος 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, εκτός εάν ο εν λόγω κατασκευαστής υποβάλει αίτηση παρέκκλισης και του χορηγηθεί, σύμφωνα με το άρθρο 10.

Άρθρο 3

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - α) «μέσες ειδικές εκπομπές CO₂»: αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων των οποίων είναι ο κατασκευαστής·
 - β) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του άρθρου 18 της οδηγίας 2007/46/EK·
 - γ) «ολοκληρωμένο όχημα»: ελαφρύ επαγγελματικό όχημα του οποίου η έγκριση τύπου χορηγείται μετά την ολοκλήρωση διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK·
 - δ) «πλήρες όχημα»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46/EK·
 - ε) «όχημα βάσης»: οποιοδήποτε ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια·
 - στ) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΚ κατά την οδηγία 2007/46/EK και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής·
 - ζ) «μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας» ή «Μ»: η μάζα του επιβατικού αυτοκινήτου ή του ελαφρού επαγγελματικού οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 2.6 της οδηγίας 2007/46/EK·
 - η) «ειδικές εκπομπές CO₂»: οι εκπομπές CO₂ επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, οι οποίες μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τους εκτελεστικούς κανονισμούς του και καθορίζονται ως η μάζα εκπομπών CO₂ (συνδυασμένη μάζα) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, «ειδικές εκπομπές CO₂» είναι οι εκπομπές CO₂ που μετρούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία μέτρησης όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνει η Επιτροπή για να ορίσει τις εν λόγω εκπομπές CO₂ για τα οχήματα αυτά·
 - θ) «αποτύπωμα»: το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα I σημεία 2.1 και 2.3 της οδηγίας 2007/46/EK·
 - ι) «στόχος ειδικών εκπομπών» αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή: ο ετήσιος στόχος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I ή, όταν χορηγείται στον κατασκευαστή παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10, ο σύμφωνα με αυτήν την εξαίρεση καθοριζόμενος στόχος ειδικών εκπομπών·
 - ια) «στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ»: οι μέσες εκπομπές CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να επιτευχθούν εντός συγκεκριμένης περιόδου·
 - ιβ) «μάζα δοκιμής» ή «ΜΔ»: η μάζα δοκιμής επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.25 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
 - ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO₂/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151·
 - ιδ) «ωφέλιμο φορτίο»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά επιτρεπτής μάζας έμφορτου οχήματος, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, και της μάζας του οχήματος·
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «όμιλος συνδεδεμένων κατασκευαστών» νοείται ο κατασκευαστής και οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις. Αναφορικά με κάποιον κατασκευαστή, ως «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» νοούνται:
 - α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής έχει, άμεσα ή έμμεσα:
 - ι) την εξουσία να ασκεί πάνω από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου ή

- ii) την εξουσία να διορίζει πάνω από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση ή
 - iii) το δικαίωμα να διευθύνει τις υποθέσεις της επιχείρησης·
- β) οι επιχειρήσεις οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, διαθέτουν επί του κατασκευαστή τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- γ) οι επιχειρήσεις στις οποίες μια επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- δ) οι επιχειρήσεις στις οποίες ο κατασκευαστής, από κοινού με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο α), β) ή γ), ή στις οποίες δύο ή περισσότερες από τις τελευταίες επιχειρήσεις διαθέτουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή οι εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) ανήκουν από κοινού στον κατασκευαστή ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις κατά τα στοιχεία α) έως δ) και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.

Άρθρο 4

Στόχοι ειδικών εκπομπών

1. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν τους ακόλουθους στόχους ειδικών εκπομπών:

- α) για το ημερολογιακό έτος 2020, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, ή με το παράρτημα I μέρος B σημεία 1 και 2 όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή·
- β) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024, τον στόχο ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημεία 3 και 4 ή το παράρτημα I μέρος B σημεία 3 και 4, κατά περίπτωση, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή και με το παράρτημα I μέρος A σημείο 5 ή το παράρτημα I μέρος B σημείο 5.
- γ) για κάθε ημερολογιακό έτος, αρχής γενομένης από το 2025, τους στόχους ειδικών εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.3 ή το παράρτημα I μέρος B σημείο 6.3, ή, στην περίπτωση των κατασκευαστών για τους οποίους χορηγείται παρέκκλιση βάσει του άρθρου 10, σύμφωνα με την παρέκκλιση αυτή.

2. Στην περίπτωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εάν οι ειδικές εκπομπές CO₂ του ολοκληρωμένου οχήματος δεν είναι διαθέσιμες, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης χρησιμοποιεί τις ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος βάσης, για να προσδιορίσει τον δικό του μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂.

3. Για να καθοριστούν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατώτερω ποσοστά των νέων επιβατικών αυτοκινήτων κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:

- 95 % το 2020,
- 100 % από το 2021 και στο εξής.

Άρθρο 5

Υπερμόρια

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 50 g CO₂/km υπολογίζεται ως:

- 2 επιβατικά αυτοκίνητα το 2020,
- 1,67 επιβατικά αυτοκίνητα το 2021,
- 1,33 επιβατικά αυτοκίνητα το 2022,
- 1 επιβατικό αυτοκίνητο από το 2023,

για το έτος κατά το οποίο έχει ταξινομηθεί την περίοδο από το 2020 έως το 2022, με την προϋπόθεση θέσπισης ανώτατου ορίου 7,5 g CO₂/km κατά την περίοδο αυτή για κάθε κατασκευαστή, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153.

Άρθρο 6

Ομαδοποίηση

1. Οι κατασκευαστές, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει χορηγηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 10, δύνανται να σχηματίζουν ομάδα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του άρθρου 4.
2. Η συμφωνία για τον σχηματισμό ομάδας είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη, και πρέπει να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους για το οποίο πρόκειται να ομαδοποιηθούν οι εκπομπές. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν ομάδα καταθέτουν στην Επιτροπή φάκελο με τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) τους κατασκευαστές που θα συμμετέχουν στην ομάδα·
 - β) τον ορισμένο ως επικεφαλής της ομάδας κατασκευαστή ο οποίος θα αποτελεί το σημείο επαφής για την ομάδα και θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τυχόν τιμήματος υπέρβασης εκπομπών επιβαλλόμενου στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8·
 - γ) αποδεικτικά στοιχεία ότι ο επικεφαλής της ομάδας θα είναι σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το στοιχείο β)·
 - δ) την κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M₁ ή N₁, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.
3. Εφόσον ο προταθείς επικεφαλής της ομάδας δεν εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, η Επιτροπή ειδοποιεί σχετικά τους κατασκευαστές.
4. Οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα ενημερώνουν από κοινού την Επιτροπή για τυχόν αλλαγή του επικεφαλής της ομάδας ή της οικονομικής του κατάστασης, στον βαθμό που αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά του να εκπληρώνει την υποχρέωση καταβολής του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που έχει επιβληθεί στην ομάδα σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τυχόν αλλαγές των μελών της ομάδας ή τη διάλυση της ομάδας.
5. Οι κατασκευαστές δύνανται να συνομολογούν διακανονισμούς ομάδας με την προϋπόθεση ότι οι σχετικές συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικούς εύλογους όρους, οποιοδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της ομάδας. Με την επιφύλαξη της γενικής εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού επί τέτοιων ομάδων, όλα τα μέλη μιας ομάδας διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι, στο πλαίσιο των διακανονισμών τους που διέπουν την ομάδα, δεν μπορεί να υπάρξει κοινή χρήση δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, με εξαίρεση όσον αφορά:
 - α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂·
 - β) τον στόχο ειδικών εκπομπών·
 - γ) τον συνολικό αριθμό ταξινομούμενων οχημάτων.
6. Η παράγραφος 5 δεν έχει εφαρμογή όταν όλοι οι κατασκευαστές που συμμετέχουν στην ομάδα ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.
7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, οι κατασκευαστές που συμμετέχουν σε ομάδα για την οποία έχουν ενημερώσει την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σε σχέση με μεμονωμένους κατασκευαστές και ομαδοποιήσεις θα καταγράφονται, αναφέρονται και καθίστανται διαθέσιμες στο κεντρικό μητρώο του άρθρου 7 παράγραφος 4.
8. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις λεπτομερείς προϋποθέσεις που εφαρμόζονται σε έναν διακανονισμό ομάδας που συγκροτείται δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Παρακολούθηση και αναφορά μέσω εκπομπών

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται στην επικράτεια του σύμφωνα με το παράρτημα II μέρος Α και το παράρτημα III μέρος Α του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών ή των εισαγωγέων ή των αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 μετρούνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

2. Μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κάθε κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα II μέρος Α και στο παράρτημα III μέρος Α σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τον μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα II μέρος Β και στο παράρτημα III μέρος Γ.

3. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το πλήρες σύνολο δεδομένων που έχουν συλλέξει δυνάμει της παραγράφου 1.

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

α) τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

β) τον στόχο ειδικών εκπομπών κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

γ) τη διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί σε κάθε κατασκευαστή τον προσωρινό υπολογισμό της γι' αυτόν. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει δεδομένα ανά κράτος μέλος όσον αφορά το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί και τις ειδικές τους εκπομπές CO₂.

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

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

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

6. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή.

Οι ορισθείσες αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν την ορθότητα και την πληρότητα των δεδομένων που διαβιβάζουν στην Επιτροπή και παρέχουν ένα σημείο επαφής, το οποίο πρέπει να είναι διαθέσιμο για να ανταποκρίνεται ταχέως στα αιτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη διόρθωση λαθών και παραλείψεων στα διαβιβασθέντα σύνολα δεδομένων.

7. Η Επιτροπή εκδίδει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων βάσει των παραγράφων 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, και για την εφαρμογή των παραρτημάτων II και III. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 με σκοπό την τροποποίηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα και τις παραμέτρους δεδομένων των παραρτημάτων II και III.

9. Οι αρχές έγκρισης τύπου αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων εν χρήση σε σύγκριση με τις ειδικές εκπομπές CO₂ που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω αποκλίσεις κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή.

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή την αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.

11. Τα κράτη μέλη συλλέγουν επίσης και υποβάλλουν, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεδομένα για τις ταξινομήσεις οχημάτων των κατηγοριών M₂ και N₂, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, και οχημάτων στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Άρθρο 8

Τίμημα υπέρβασης εκπομπών

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κατασκευαστή ή σε επικεφαλής ομάδας, κατά περίπτωση, εάν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών.

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

(Εκπομπές καθ' υπέρβαση × 95 EUR) × αριθμός των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

— «υπέρβαση εκπομπών»: ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή —λαμβάνομένων υπόψη των μειώσεων των εκπομπών CO₂ λόγω καινοτόμων τεχνολογιών που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 11— υπερέβησαν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος ή μέρος αυτού για το οποίο ισχύει η υποχρέωση του άρθρου 4, στρογγυλοποιημένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο, και

— «αριθμός οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά»: νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, μετρημένα ξεχωριστά, των οποίων είναι ο κατασκευαστής και τα οποία ταξινομήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο με τα κριτήρια σταδιακής εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή ορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τα μέσα για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που επιβάλλονται βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

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

Άρθρο 9

Δημοσίευση των επιδόσεων των κατασκευαστών

1. Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων κατάλογο όπου αναφέρονται:

α) για κάθε κατασκευαστή, ο οικείος στόχος ειδικών εκπομπών για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

β) για κάθε κατασκευαστή, οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

γ) η διαφορά μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και του στόχου ειδικών εκπομπών του κατά το εν λόγω έτος·

δ) οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος,

ε) η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020,

στ) η μέση μάζα δοκιμής για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

2. Στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

3. Στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, για τη δημοσίευση έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, αναφέρονται επίσης τα εξής:

α) οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030 που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5, αντίστοιχα, οι οποίοι υπολογίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 6.1.1 και 6.1.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 6.1.1 και 6.1.2·

β) οι τιμές για a_{2021} , a_{2025} και a_{2030} τις οποίες υπολόγισε η Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.2 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.2.

Άρθρο 10

Παρέκλισεις για ορισμένους κατασκευαστές

1. Αίτηση παρέκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I δύναται να υποβάλει κατασκευαστής του οποίου τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 10 000 ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22 000 και ο οποίος:

- α) δεν είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών· ή
- β) είναι μέλος ομίλου κατασκευαστών ο οποίος είναι υπεύθυνος συνολικώς για λιγότερα από 10 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή 22 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος· ή
- γ) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και το δικό του κέντρο σχεδιασμού.

2. Η κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 παρέκλιση μπορεί να χορηγηθεί για πέντε ημερολογιακά έτη κατ' ανώτατο όριο με δυνατότητα ανανέωσης. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:

- α) την επωνυμία του κατασκευαστή και τον αρμόδιο επικοινωνίας με αυτόν·
- β) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για παρέκλιση κατά την παράγραφο 1·
- γ) λεπτομερή στοιχεία για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που κατασκευάζει, συμπεριλαμβανομένων της δοκιμαστικής μάζας και των ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιβατικών αυτοκινήτων ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων· και
- δ) στόχο ειδικών εκπομπών ανταποκρινόμενο στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος.

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκλιση που αιτήθηκε κατά την παράγραφο 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου επιβατικού αυτοκινήτου ή ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή χορηγεί στον κατασκευαστή παρέκλιση.

Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκλιση.

4. Αίτηση παρέκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3 δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.

Η αίτηση αυτή μπορεί να υποβληθεί από τον κατασκευαστή για λογαριασμό του ή για λογαριασμό του μαζί με τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις του. Υποβάλλεται αίτηση στην Επιτροπή, η οποία περιλαμβάνει:

- α) όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και γ), περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, πληροφοριών για τυχόν συνδεδεμένες επιχειρήσεις·
- β) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Α σημεία 1 έως 4, στόχο που συνιστά μείωση κατά 45 % των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ το 2007 ή, εφόσον υποβάλλεται ενιαία αίτηση από ορισμένες συνδεδεμένες επιχειρήσεις, μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των εν λόγω επιχειρήσεων το 2007·
- γ) σε ό,τι αφορά εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.3 του παρόντος κανονισμού, στόχο εφαρμόσιμο κατά τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2028, που είναι η μείωση η οποία ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού επί του στόχου που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου, λαμβάνοντας υπόψη τις εκπομπές CO₂ μετρούμενες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Εφόσον δεν υπάρχουν πληροφορίες για τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή για το έτος 2007, η Επιτροπή καθορίζει ισοδύναμο στόχο μείωσης με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO₂ που έχουν χρησιμοποιηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα συγκρίσιμης μάζας και λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου οχήματος. Ο στόχος αυτός χρησιμοποιείται από τον αιτούντα για τους σκοπούς του στοιχείου β) του δεύτερου εδαφίου.

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

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

6. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί, είτε με βάση την κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 γνωστοποίηση είτε για άλλους λόγους, ότι κατασκευαστής δεν είναι πλέον επιλέξιμος για παρέκκλιση, ανακαλεί την παρέκκλιση με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους και ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

7. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν επιτύχει τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών, η Επιτροπή του επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 8.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17, οι οποίες ορίζουν κανόνες για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας για παρεκκλίσεις, το περιεχόμενο των αιτήσεων και το περιεχόμενο και την αξιολόγηση των προγραμμάτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂.

Ανατίθεται επίσης στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος Α με σκοπό να ορισθούν οι τύποι για τον υπολογισμό των στόχων παρέκκλισης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου.

9. Η αίτηση παρέκκλισης η οποία περιλαμβάνει τις υποστηρικτικές πληροφορίες, καθώς και κάθε γνωστοποίηση κατά την παράγραφο 5, κάθε ανάκληση κατά την παράγραφο 6, κάθε επιβολή τιμήματος υπέρβασης εκπομπών κατά την παράγραφο 7, καθώς και τα μέτρα που εκδίδονται κατά την παράγραφο 8, είναι διαθέσιμα στο κοινό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁹⁾.

Άρθρο 11

Οικολογικές καινοτομίες

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

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

Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή του ανώτατου ορίου που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και έπειτα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις και να εξασφαλίζεται παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου αυτού του ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις για διαδικασία έγκρισης των καινοτόμων τεχνολογιών ή των δεσμών καινοτόμων τεχνολογιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2. Οι λεπτομερείς αυτές διατάξεις βασίζονται στα κατωτέρω κριτήρια για καινοτόμες τεχνολογίες:

- α) ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξοικονόμηση CO₂ που επιτυγχάνεται με τη χρήση των καινοτόμων τεχνολογιών·
- β) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να έχουν επαληθευμένη συμβολή στη μείωση του CO₂·
- γ) οι καινοτόμες τεχνολογίες πρέπει να μην emπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂·
- δ) οι καινοτόμες τεχνολογίες δεν πρέπει:
 - i) να emπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 παράγραφος 3 ή
 - ii) να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου.

Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο που αναφέρεται στο στοιχείο δ) σημείο i) του πρώτου εδαφίου δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης συστημάτων κλιματισμού.

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

3. Προμηθευτής ή κατασκευαστής που ζητά την έγκριση μέτρου ως καινοτόμου τεχνολογίας ή ως δέσμης καινοτόμου τεχνολογίας υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης εξακρίβωσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Σε περίπτωση ενδεχόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ του μέτρου και άλλης καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης καινοτόμων τεχνολογιών που έχει ήδη εγκριθεί, η έκθεση σημειώνει αυτή την αλληλεπίδραση και η έκθεση εξακρίβωσης αξιολογεί σε ποιο βαθμό η εν λόγω αλληλεπίδραση τροποποιεί τη μείωση που επιτυγχάνεται με κάθε μέτρο.
4. Η Επιτροπή βεβαιώνει την επιτευχθείσα μείωση με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 2.

Άρθρο 12

Εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες των τιμών των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Επιπλέον, η Επιτροπή συλλέγει τακτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες, χρησιμοποιώντας συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων ή/και ενέργειας, αρχής γενομένης από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν το 2021.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.

2. Για τον σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2021, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες παράμετροι σχετικά με τις εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων διατίθενται ανά τακτά διαστήματα, από κατασκευαστές, εθνικές αρχές ή μέσω της άμεσης μεταφοράς δεδομένων από οχήματα, ανάλογα με την περίπτωση:

- a) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
- β) καύσιμο και/ή ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται·
- γ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
- δ) για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται εξωτερικά, το καύσιμο και η ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνονται και η διανυθείσα απόσταση όπως καταναλώνονται με βάση τους διαφορετικούς τρόπους οδήγησης.
- ε) άλλες παράμετροι αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται τα δεδομένα που λαμβάνει βάσει του πρώτου εδαφίου προκειμένου να δημιουργήσει ανωνυμοποιημένα και συγκεντρωτικά σύνολα δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά κατασκευαστή, για τους σκοπούς της παραγράφου 1. Οι αριθμοί ταυτοποίησης οχήματος χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό της εν λόγω επεξεργασίας δεδομένων και δεν διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τον σκοπό αυτό.

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

Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του αναφερόμενου στο πρώτο εδάφιο χάσματος κατά την περίοδο 2021 έως 2026 και, προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του εν λόγω χάσματος, αξιολογεί, το 2027, τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού προσαρμογής των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του κατασκευαστή από το 2030 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τη λεπτομερή διαδικασία σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 13

Επαλήθευση των εκπομπών CO₂ των εν χρήσει οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι εκπομπές CO₂ και οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και τις τιμές κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

2. Μετά την έναρξη ισχύος των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4, οι αρχές έγκρισης τύπου επαληθεύουν, για τις εν λόγω οικογένειες οχημάτων για τις οποίες είναι υπεύθυνες για την έγκριση τύπου, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα οχημάτων, ότι οι τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO₂ και στην κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων και/ή της κατανάλωσης ενέργειας.

Οι αρχές έγκρισης τύπου ελέγχουν επίσης την παρουσία τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σε σχέση με τα οχήματα του δείγματος, που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου, μεταξύ άλλων χρησιμοποιώντας δεδομένα από τις επί του οχήματος συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή κατανάλωσης ενέργειας.

3. Όταν διαπιστώνεται, ως αποτέλεσμα των επαληθεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2, έλλειψη αντιστοιχίας των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου ή ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις ενός οχήματος, η υπεύθυνη αρχή έγκρισης τύπου, πέραν της λήψης των αναγκαίων μέτρων που καθορίζονται στο κεφάλαιο XI του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εξασφαλίζει τη διόρθωση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις διαδικασίες για τη διενέργεια των επαληθεύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, πριν από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17, προκειμένου να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας τις κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 14

Προσαρμογές των τιμών M₀ και TM₀

1. Οι τιμές M₀ και TM₀ που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β προσαρμόζονται ως εξής:

- α) έως τις 31 Οκτωβρίου 2020, η τιμή M₀ στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2017, 2018, και 2019. Η εν λόγω νέα τιμή M₀ ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.
- β) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η τιμή M₀ στο παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 4 προσαρμόζεται στη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα έτη 2019, 2020 και 2021. Η εν λόγω νέα τιμή M₀ εφαρμόζεται το 2024.
- γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή TM₀ για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται το 2021.
- δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνέχεια ανά διετία, οι τιμές TM₀ στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β σημείο 6.2 προσαρμόζονται στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023. Οι νέες τιμές TM₀ ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 15

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης

1. Η Επιτροπή το 2023 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.

2. Στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται

σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁰⁾, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους· την πιθανή συνεισφορά στις μειώσεις εκπομπών από συνθετικά και προηγμένα εναλλακτικά καύσιμα που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· τη μείωση εκπομπών CO₂ που διαπιστώνεται πράγματι στο υπάρχον επίπεδο στόλου· τη λειτουργία του μηχανισμού κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών· τη δυναμική επίδραση του μεταβατικού μέτρου που εκτιμάται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3· τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος· καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση.

Η Επιτροπή, στην έκθεση αυτή, προσδιορίζει επίσης μια σαφή οδό για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετά το 2030 προκειμένου να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Συμφωνίας των Παρισίων.

3. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, ιδίως της ενδεχόμενης αναθεώρησης των ενωσιακών στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2030 λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και την εισαγωγή δεσμευτικών στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2035 και την περίοδο από το 2040 και μετά όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, έτσι ώστε να διασφαλιστεί ο έγκαιρος μετασχηματισμός του τομέα των μεταφορών προς την επίτευξη μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού.

4. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης διαδικασιών δοκιμής υπό πραγματικές συνθήκες με τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS). Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την αξιολόγηση αυτή καθώς και εκείνες που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες.

5. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αξιολογεί τη δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε ένα συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα, με στόχο τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς μια οικονομία ουδέτερη ως προς το κλίμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4.1 της συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης, της αναβάθμισης δεξιοτήτων και άλλων δεξιοτήτων εκπαίδευσης και της ανακατανομής των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και στις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η Επιτροπή, εάν το κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση το αργότερο έως το 2027.

6. Η Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση επικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO₂ για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα. Αν είναι σκόπιμο, η επανεξέταση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.

7. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαραίτητες παραμέτρους συσχέτισης προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ που αναφέρεται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος Ι, χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που εγκρίθηκε δυνάμει της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρηστικότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.

Άρθρο 16

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή κλιματικών μεταβολών που αναφέρεται στο άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²¹⁾. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

⁽²⁰⁾ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

⁽²¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 17

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο έξι ετών από τις 15 Μαΐου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των έξι ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 8, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 14 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 8 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 15 παράγραφος 8 τίθενται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο, εντός δύο μηνών από την ημέρα που οι πράξεις αυτές κοινοποιούνται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, 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.

Άρθρο 18

Κατάργηση

Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. ΤΑΪΑΝΙ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. ΣΙΑΜΒΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΡΟΣ Α.

ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, καθορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ειδική εκπομπή CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το υπόψη ημερολογιακό έτος.
3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

WLTP_{CO₂} είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO₂ που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού·

NEDC_{CO₂} είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ το 2020 καθοριζόμενες σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1153 και υπολογιζόμενες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση του παρόντος κανονισμού, χωρίς να συνυπολογίζεται η εξοικονόμηση CO₂ που προκύπτει από την εφαρμογή των άρθρων 5 και 11 του παρόντος κανονισμού·

NEDC_{2020target} είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2.

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta,2020} - M_{0,2020})]$$

όπου:

WLTP_{reference target} είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

a είναι 0,0333·

M_θ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν στο οικείο έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·

M₀ είναι 1 379,88 το 2021, και ως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α) για τα έτη 2022, 2023 και 2024·

M_{θ,2020} είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

M_{0,2020} είναι 1 379,88.

5. Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση όσον αφορά στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC το 2021, ο κατά παρέκκλιση στόχος βάσει της WLTP υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Κατά παρέκκλιση στόχος}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ είναι $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ είναι ο στόχος παρέκκλισης για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς₂₀₂₁ που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς₂₀₂₁ καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμή αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO₂ συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153·

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ είναι 95 g/km·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι ως ορίζεται στο σημείο 3·

$M_{0,2021}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2021}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·

a είναι ως ορίζεται στο σημείο 4.

6.1. Στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 – συντελεστή μείωσης₂₀₂₅)

όπου:

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

Συντελεστής μείωσης₂₀₂₅ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α)

6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 – συντελεστή μείωσης₂₀₃₀)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6,0·

Συντελεστής μείωσης₂₀₃₀ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο α).

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1·

a₂₀₂₅ είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

a₂₀₂₁ είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου που ταξινομήθηκε το 2021·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·

TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος·

TM₀ είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

όπου:

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

a₂₀₃₀ είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ}_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$

όπου:

a₂₀₂₁ όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

μέσες εκπομπές₂₀₂₁ όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

TM₀ όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1·

6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO₂ που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1 για την περίοδο 2025 έως 2029 και με το σημείο 6.2.2 για την περίοδο 2030 και μετά·

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

όπου:

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

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

Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017 ⁽¹⁾ και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το 2017, το ZLEV_{specific} υπολογίζεται μέχρι και το 2030 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

Όταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά ένα έτος μεταξύ 2025 και 2030 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη·

x είναι 15 % κατά τα έτη 2025 έως 2029 και 35 % το 2030 και μετά.

ΜΕΡΟΣ Β.

ΣΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Για το ημερολογιακό έτος 2020 οι ειδικές εκπομπές CO₂ για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, προσδιορίζονται, για τους σκοπούς των υπολογισμών στο παρόν σημείο και στο σημείο 2, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ειδικές εκπομπές CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σε χιλιόγραμμα (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Ο στόχος ειδικών εκπομπών για ένα κατασκευαστή το 2020 υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1 για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομήθηκε στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος, του οποίου είναι κατασκευαστής κατά το εν λόγω ημερολογιακό έτος.

⁽¹⁾ Το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στο στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κράτους μέλους το 2017 υπολογίζεται ως το πηλίκο του συνολικού αριθμού οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ταξινομήθηκαν το 2017 προς τον συνολικό αριθμό καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το ίδιο έτος.

3. Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για ένα κατασκευαστή το 2021 υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO_2 που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 το 2020 που καθορίζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1152, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εξοικονομήσεις εκπομπών CO_2 που προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 11 του παρόντος κανονισμού·

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών για το 2020 υπολογιζόμενος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2.

4. Για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος ειδικών εκπομπών} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς WLTP για το 2021 υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 3·

a είναι 0,096·

M_o είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το έτος-στόχο σε χιλιόγραμμα (kg)·

M_0 είναι 1 766,4 το 2020 και, για τα έτη 2021, 2022 και 2023, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, και, για το 2024, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού·

M_{o2020} είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2020 σε χιλιόγραμμα (kg)·

$M_{0,2020}$ είναι 1 766,4

5. Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση όσον αφορά στόχο ειδικών εκπομπών βάσει του NEDC το 2021, ο κατά παρέκκλιση στόχος βάσει της WLTP υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Κατά παρέκκλιση στόχος}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ είναι το $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι το $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ είναι ο στόχος παρέκκλισης για το 2021 που έχει χορηγηθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και οι στόχοι ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή υπολογίζονται ως εξής:

6.0. Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁

Ο στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος με τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021, των τιμών αναφοράς₂₀₂₁ που καθορίστηκαν για κάθε επιμέρους κατασκευαστή για τον οποίο ισχύει συγκεκριμένος στόχος εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

Η τιμή αναφοράς₂₀₂₁ καθορίζεται για κάθε επιμέρους κατασκευαστή ως εξής:

$$\text{τιμές αναφοράς}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

όπου:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ είναι ο μέσος όρος, για κάθε κατασκευαστή, των μετρηθεισών εκπομπών CO₂ συνδυασμένου κύκλου κάθε καινούργιου ελαφρού εμπορικού οχήματος ταξινομημένου το 2020, όπως προσδιορίζονται και αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 7α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152.

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ είναι 147 g/km.

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 3.

$M_{\theta 2021}$ $M_{\theta 2021}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg).

$M_{0,2021}$ είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας το 2021 σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν το 2021 από κατασκευαστές για τους οποίους εφαρμόζεται στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.

a είναι όπως ορίζεται στο σημείο 4.

6.1. Οι στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030

6.1.1. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο 2025 έως 2029

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ = Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 – συντελεστή μείωσης₂₀₂₅)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₂₅ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β).

6.1.2. Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για την περίοδο από το 2030 και μετά

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₃₀ = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ · (1 – συντελεστή μείωσης₂₀₃₀)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₁ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.0.

Συντελεστής μείωσης₂₀₃₀ είναι η μείωση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β).

6.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2025 και μετά,

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ + a · (TM – TM₀)

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ₂₀₂₅ είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1.

a είναι a₂₀₂₅, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM₀, καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και a₂₀₂₁, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM₀, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

όπου:

a_{2025}	είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2025}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$
a_{2021}	είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO ₂ (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε μεμονωμένου καινούργιου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος που ταξινομήθηκε το 2021.
μέσες εκπομπές ₂₀₂₁	είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO ₂ όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4.
TM	είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος.
TM ₀	είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

6.2.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀ + $a \cdot (TM - TM_0)$

όπου:

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE ₂₀₃₀	είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.
a	είναι a_{2030} , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM ₀ καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και a_{2021} , όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM ₀ , σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

όπου:

a_{2030}	είναι $\frac{a_{2021} \cdot \text{σύνολο του στόλου οχημάτων της EE}_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$
a_{2021}	όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.
μέσες εκπομπές ₂₀₂₁	όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.
TM	όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.
TM ₀	όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1.

6.3. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς από το 2025 και μετά

6.3.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς - (θ_{targets} - Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₂₅)) · συντελεστής ZLEV

όπου:

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

όπου:

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

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

x είναι 15 %.

6.3.2. Στόχοι ειδικών εκπομπών από το 2030 και μετά

Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς - ($\theta_{targets}$ - Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE₂₀₃₀)) · συντελεστής ZLEV

όπου:

στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

$\theta_{targets}$ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.2·

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

όπου:

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

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

x είναι 30 %.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΜΕΡΟΣ Α

Συλλογή δεδομένων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καθορισμός των πληροφοριών παρακολούθησης των εκπομπών CO₂

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται ως όχημα M₁ στην επικράτειά τους:
 - α) κατασκευαστής·
 - β) αριθμός έγκρισης τύπου και την απόληξή του·
 - γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοση (εφόσον συντρέχει σχετική περίπτωση)·
 - δ) μάρκα και εμπορική ονομασία·
 - ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
 - στ) συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων·
 - ζ) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
 - η) οι ειδικές εκπομπές CO₂ (NEDC και WLTP)·
 - θ) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
 - ι) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
 - ια) κυβισμός κινητήρα·
 - ιβ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
 - ιγ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·
 - ιδ) μέγιστη καθαρή ισχύς·
 - ιε) αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος·
 - ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·
 - ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο σημείο 3.2.8 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153·
 - ιη) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
 - ιθ) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος·
 - κ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, στον μορφότυπο όπως προσδιορίζεται στο μέρος Β τμήμα 2.
2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε επιβατικού αυτοκινήτου. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τη βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον τη μετρηθείσα τιμή κατά την ανάλωση αερίου.
3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:
 - α) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου·
 - β) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που έλαβαν επιμέρους έγκριση·
 - γ) τον συνολικό αριθμό των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές.

ΜΕΡΟΣ Β

Μορφότυπος για τη διαβίβαση των δεδομένων

Για κάθε έτος, τα κράτη μέλη αναφέρουν με τους ακόλουθους μορφότυπους τις πληροφορίες που ορίζονται στο μέρος Α σημεία 1 και 3:

ΤΜΗΜΑ 1

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Κράτος μέλος ⁽¹⁾	
Έτος	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε έγκριση ΕΚ τύπου	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που εγκρίθηκαν μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός των νέων ταξινομήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές	

(1) Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

ΤΜΗΜΑ 2

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ — ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα
α)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους ⁽¹⁾
β)	Αριθμός έγκρισης τύπου και την απόληξή του
γ)	Είδος
	Παραλλαγή
	Έκδοση
δ)	Μάρκα και εμπορική ονομασία
ε)	Κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος
στ)	Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων
ζ)	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας
η)	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει του NEDC έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 εκτός από τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 για τα οποία η τιμή NEDC καθορίζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 σύμφωνα με το άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153
	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει της WLTP

Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1	Λεπτομερή δεδομένα κατά ταξινομούμενο όχημα
θ)	Βάση τροχών
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1)
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2)
ι)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ια)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)
ιβ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιγ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει του NEDC έως την 31η Δεκεμβρίου 2020
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιδ)	Μέγιστη καθαρή ισχύς
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
ιθ)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
κ)	Ηλεκτρική αυτονομία, εφόσον συντρέχει περίπτωση

Σημειώσεις:

(¹) Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων τύπου σε μικρές σειρές (NSS) ή της μεμονωμένης έγκρισης (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Α. Συλλογή δεδομένων για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και προσδιορισμός των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂

1. Λεπτομερή στοιχεία

1.1. Πλήρη οχήματα ταξινομημένα ως N₁

Στην περίπτωση των πλήρων οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ και έχουν ταξινομηθεί ως N₁, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται για πρώτη φορά στην επικράτειά τους:

- α) κατασκευαστής·
- β) αριθμός έγκρισης τύπου και την απόληξή του·
- γ) τύπος, παραλλαγή και έκδοσή του·
- δ) μάρκα·
- ε) κατηγορία εγκεκριμένου τύπου οχήματος·
- στ) κατηγορία ταξινομημένου οχήματος·
- ζ) οι ειδικές εκπομπές CO₂ (NEDC και WLTP)·
- η) μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·
- θ) τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος·
- ι) αποτύπωμα: μεταξόνιο, εύρος ίχνους τροχών άξονα διεύθυνσης και μετατρόχιο του άλλου άξονα·
- ια) τύπος καυσίμου και τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο·
- ιβ) κυβισμός κινητήρα·
- ιγ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας·
- ιδ) κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή ομάδας καινοτόμων τεχνολογιών και συνακόλουθη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της συγκεκριμένης τεχνολογίας (NEDC και WLTP)·
- ιε) αριθμός ταυτοποίησης οχήματος·
- ιστ) μάζα δοκιμής WLTP·
- ιζ) συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο παράρτημα Ι σημείο 3.2.8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1152·
- ιη) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα XXI σημείο 5.0 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·
- ιθ) ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7, όλα τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο, στον μορφότυπο όπως προσδιορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2. Οχήματα εγκεκριμένα με διαδικασία πολλαπλών σταδίων και ταξινομημένα ως N₁

Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων που έχουν ταξινομηθεί ως N₁, τα κράτη μέλη, για κάθε ημερολογιακό έτος, καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

- α) το (ημιτελές) όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε) του σημείου 1.1, ή, αντί των δεδομένων που προσδιορίζονται στα στοιχεία η) και θ), την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που παρέχεται στο πλαίσιο των στοιχείων της έγκρισης τύπου που προβλέπονται στο παράρτημα Ι σημείο 2.17.2 της οδηγίας 2007/46/EK·
- β) το (πλήρες) όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε) του σημείου 1.1·
- γ) το ολοκληρωμένο όχημα: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στα στοιχεία α), στ), ζ), η), ι), ια), ιβ), ιγ) και ιε) του σημείου 1.1.

Αν οποιοδήποτε από τα δεδομένα που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) του πρώτου εδαφίου δεν είναι δυνατόν να παρασχεθούν για το όχημα βάσης, το κράτος μέλος παρέχει, αντί γι' αυτά, τα δεδομένα σχετικά με το ολοκληρωμένο όχημα.

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 χρησιμοποιείται για τα ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N₁.

Ο αριθμός ταυτοποίησης οχήματος που αναφέρεται στο στοιχείο ιε) του σημείου 1.1 δεν δημοσιοποιείται.

2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτοκινήτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου), στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τη βενζίνη και για το αέριο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνον τη μετρηθείσα τιμή κατά την ανάλυση αερίου.
3. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν:

- α) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ·
- β) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων, εφόσον είναι διαθέσιμος·
- γ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε μεμονωμένη έγκριση·
- δ) τον συνολικό αριθμό νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές.

B. Μεθοδολογία προσδιορισμού των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Οι πληροφορίες παρακολούθησης που απαιτείται να αναφέρει το κράτος μέλος σύμφωνα με τα σημεία 1 και 3 του μέρους Α, προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παρόν μέρος.

1. Αριθμός ταξινομηθέντων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τον αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην επικράτειά τους κατά το αντίστοιχο έτος παρακολούθησης, τα οποία υποδιαιρούνται σε οχήματα που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ, σε μεμονωμένες εγκρίσεις και σε εθνικές εγκρίσεις τύπου σε μικρές σειρές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, υπόκεινται σε έγκριση πολλαπλών σταδίων.

2. Ολοκληρωμένα οχήματα

Σε οχήματα πολλαπλών σταδίων, οι ειδικές εκπομπές CO₂ ολοκληρωμένων οχημάτων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Για να διασφαλισθεί η αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO₂, ενεργειακής απόδοσης και μάζας των ολοκληρωμένων οχημάτων, χωρίς να επιβαρυνθεί υπερβολικά ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης, η Επιτροπή παρουσιάζει συγκεκριμένη διαδικασία παρακολούθησης και κατά περίπτωση προβαίνει στις αναγκαίες τροποποιήσεις της σχετικής νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου.

Με την επιφύλαξη του ότι, για τον σκοπό του υπολογισμού του στόχου του 2020 σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 2, η εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα λαμβάνεται από το μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος, όταν η τιμή της μάζας δεν μπορεί να προσδιοριστεί, για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

Αν το όχημα βάσης είναι ολοκληρωμένο όχημα, για τον υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών χρησιμοποιείται η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος. Ωστόσο, αν η εν λόγω τιμή της μάζας δεν μπορεί προσδιοριστεί, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου των ειδικών εκπομπών η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ολοκληρωμένου οχήματος.

Γ. Μορφότυποι για τη διαβίβαση των στοιχείων

Για κάθε έτος, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση με τα στοιχεία που προσδιορίζονται στα σημεία 1 και 3 του μέρους Α κάνοντας χρήση των ακόλουθων μορφοτύπων:

Τμήμα 1

Συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης

Κράτος μέλος ⁽¹⁾	
Έτος	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΚ	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εγκρίνονται μεμονωμένα	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε εθνική έγκριση τύπου σε μικρές σειρές	
Συνολικός αριθμός νέων ταξινομήσεων καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων (εφόσον είναι διαθέσιμος)	

⁽¹⁾ Κωδικοί ISO 3166 alpha-2, με εξαίρεση την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, κράτη για τα οποία ισχύουν αντιστοίχως οι κωδικοί «EL» και «UK».

Τμήμα 2

Λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης — καταγραφή για ένα όχημα

Αναφορά στο σημείο 1.1 του μέρους Α	Λεπτομερή στοιχεία κατά ταξινομούμενο όχημα ⁽¹⁾
α)	Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ ⁽²⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΠΑΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ/ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ ⁽³⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση τη δήλωση ΚΑΕ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ ⁽³⁾
	Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους ⁽²⁾
β)	Αριθμός έγκρισης τύπου με την απόληξή του
γ)	Είδος
	Παραλλαγή
	Έκδοση
δ)	Μάρκα
ε)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
στ)	Κατηγορία ταξινομημένου οχήματος
ζ)	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) τιμή NEDC έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020
	Ειδικές εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένος κύκλος) Τιμή βάσει της WLTP

Αναφορά στο σημείο 1.1 του μέρους A	Λεπτομερή στοιχεία κατά ταξινομούμενο όχημα ⁽¹⁾
η)	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΧΗΜΑ ΒΑΣΗΣ
	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ/ΠΛΗΡΕΣ ΟΧΗΜΑ
θ) ⁽⁴⁾	Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος
ι)	Βάση τροχών
	Μετατρόχιο άξονα διεύθυνσης (Άξονας 1)
	Μετατρόχιο άλλου άξονα (Άξονας 2)
ια)	Είδος καυσίμου
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο
ιβ)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)
ιγ)	Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (Wh/km)
ιδ)	Κωδικός της καινοτόμου τεχνολογίας ή των καινοτόμων τεχνολογιών
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ NEDC λόγω καινοτόμου/-ων τεχνολογίας/-ιών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020
	Σύνολο εξοικονομήσεων εκπομπών CO ₂ μέσω καινοτόμων τεχνολογιών βάσει της WLTP
ιε)	Αριθμός ταυτοποίησης οχήματος
ιστ)	Μάζα δοκιμής WLTP
ιζ)	Συντελεστής απόκλισης De (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
	Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον συντρέχει περίπτωση)
ιη)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας οχημάτων
ιθ)	Ηλεκτρική αυτονομία, κατά περίπτωση
Σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK ⁽⁵⁾	Εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα (κατά περίπτωση για οχήματα πολλαπλών σταδίων)

Σημειώσεις:

- ⁽¹⁾ Αν, στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, δεν μπορούν να παρασχεθούν στοιχεία για το όχημα βάσης, το κράτος μέλος παρέχει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που προδιορίζονται στον παρόντα μορφότυπο για το ολοκληρωμένο όχημα.
- ⁽²⁾ Στην περίπτωση των εθνικών εγκρίσεων τύπου σε μικρές σειρές (NSS) ή της μεμονωμένης έγκρισης (IVA), η επωνυμία του κατασκευαστή παρέχεται στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή με βάση το μητρώο του κράτους μέλους», ενώ στη στήλη «Επωνυμία κατασκευαστή — Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ» αναφέρεται, κατά περίπτωση, ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: «AA-NSS» ή «AA-IVA» κατά περίπτωση.
- ⁽³⁾ Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων αναφέρεται ο κατασκευαστής του (ημιτελούς/πλήρους) οχήματος βάσης. Αν ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης δεν είναι διαθέσιμος, αναφέρεται μόνον ο κατασκευαστής του ολοκληρωμένου οχήματος.
- ⁽⁴⁾ Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, αναφέρεται η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης.
- ⁽⁵⁾ Στην περίπτωση των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος βάσης μπορεί να αντικατασταθούν από την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που προσδιορίζεται στα στοιχεία της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σημείο 2.17.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 397/2013 της Επιτροπής	(ΕΕ L 120 της 1.5.2013, σ. 4)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 333/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 103 της 5.4.2014, σ. 15)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/6 της Επιτροπής	(ΕΕ L 3 της 7.1.2015, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1502 της Επιτροπής	(ΕΕ L 221 της 26.8.2017, σ. 4)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/649 της Επιτροπής	(ΕΕ L 108 της 27.4.2018, σ. 14)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 205/2012 της Επιτροπής	(ΕΕ L 72 της 10.3.2012, σ. 2)
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 253/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ L 84 της 20.3.2014, σ. 38)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2014 της Επιτροπής	(ΕΕ L 121 της 24.4.2014, σ. 1)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/748 της Επιτροπής	(ΕΕ L 113 της 29.4.2017, σ. 9)
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1499 της Επιτροπής	(ΕΕ L 219 της 25.8.2017, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 1 τρίτο εδάφιο	—	Άρθρο 1 παράγραφος 3
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 5
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 6
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 7
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία στ) και ζ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο στ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο η)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο θ)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ι)
—	—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία ια), ιβ) και ιγ)
—	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ια)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση και στοιχεία α) και β)
—	—	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
—	Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο παράγραφος	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο εδάφιο	Άρθρο 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 3
Άρθρο 5	Άρθρο 5	—
Άρθρο 5α	—	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6	—
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ)
—	—	Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 7 παράγραφος 7	Άρθρο 6 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 πρώτο και δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Άρθρο 7 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 7 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 8 παράγραφος 7	—
Άρθρο 8 παράγραφος 7	Άρθρο 8 παράγραφος 8	Άρθρο 7 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 8	—	—
Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 7
Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 8
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 9
—	—	Άρθρο 7 παράγραφος 10
—	Άρθρο 8 παράγραφος 10	Άρθρο 7 παράγραφος 11
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο πρώτο μέρος
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	—
Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο δεύτερο μέρος
Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 9 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 9 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 9 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)	—	—
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β)
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4 τρίτο και τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 11 παράγραφος 4	Άρθρο 10 παράγραφος 5
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 11 παράγραφος 5	Άρθρο 10 παράγραφος 6
Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 10 παράγραφος 7
Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 11 παράγραφος 7	Άρθρο 10 παράγραφος 8
Άρθρο 11 παράγραφος 9	Άρθρο 11 παράγραφος 8	Άρθρο 10 παράγραφος 9
Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 12 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 2 εισαγωγική φράση, στοιχεία α), β) και γ) και στοιχείο δ) πρώτο μέρος
—	—	Άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο δ) τελευταίο μέρος
Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 12 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 12
—	—	Άρθρο 13
Άρθρο 13 παράγραφος 1	—	—
—	Άρθρο 13 παράγραφος 1	—
—	—	Άρθρο 14, τίτλος
—	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 13 παράγραφος 2 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α)
—	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β)
—	—	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011	Παρών κανονισμός
Άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 1
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 3
—	Άρθρο 13 παράγραφος 2	—
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 4 πρώτο μέρος
Άρθρο 13 παράγραφος 3	Άρθρο 13 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 4 δεύτερο μέρος
—	Άρθρο 13 παράγραφος 4	—
Άρθρο 13 παράγραφος 4	Άρθρο 13 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 13 παράγραφος 5	—	—
Άρθρο 13 παράγραφος 6	Άρθρο 13 παράγραφος 3	—
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 5
—	—	Άρθρο 15 παράγραφος 6
Άρθρο 13 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 7
Άρθρο 13 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 8
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 16 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 2α	Άρθρο 16 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφος 3	Άρθρο 17 παράγραφος 1
Άρθρο 14α παράγραφος 2	Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 17 παράγραφος 2
Άρθρο 14α παράγραφος 3	Άρθρο 16	Άρθρο 17 παράγραφος 3
Άρθρο 14α παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 17 παράγραφος 4
Άρθρο 14α παράγραφος 5	Άρθρο 17	Άρθρο 17 παράγραφος 5
Άρθρο 15	—	—
—	—	Άρθρο 18
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 19
Παράρτημα Ι	—	Παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 5
—	—	Παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6
—	Παράρτημα Ι	Παράρτημα Ι μέρος Β σημεία 1 έως 5
—	—	Παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6
Παράρτημα ΙΙ μέρος Α	—	Παράρτημα ΙΙ μέρος Α
Παράρτημα Ι μέρος Β	—	—
Παράρτημα ΙΙ μέρος Γ	—	Παράρτημα ΙΙ μέρος Β
—	Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ
—	—	Παράρτημα ΙV
—	—	Παράρτημα V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/632 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 17ης Απριλίου 2019****για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 για την παράταση της μεταβατικής χρήσης μέσω άλλων από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που προβλέπονται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 33 και το άρθρο 207,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα ⁽²⁾ (ο «κώδικας»), όλες οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών αρχών και μεταξύ των οικονομικών φορέων και των τελωνειακών αρχών και η αποθήκευση των πληροφοριών αυτών πρέπει να πραγματοποιούνται με τη χρήση ηλεκτρονικών τεχνικών επεξεργασίας δεδομένων.
- (2) Ωστόσο, ο κώδικας επιτρέπει τη χρήση μέσω ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών άλλων από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 αυτού κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου, στον βαθμό που τα ηλεκτρονικά συστήματα που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα δεν έχουν τεθεί ακόμη σε λειτουργία. Η μεταβατική αυτή περίοδος πρέπει να λήξει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 το αργότερο.
- (3) Σύμφωνα με τον κώδικα, τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για την ανάπτυξη, τη διατήρηση και τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων για την ανταλλαγή και την αποθήκευση των τελωνειακών πληροφοριών και η Επιτροπή πρόκειται να καταρτίσει πρόγραμμα εργασιών σχετικά με την ανάπτυξη και την εγκατάσταση των εν λόγω ηλεκτρονικών συστημάτων.
- (4) Το πρόγραμμα εργασιών καθιερώθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/578 της Επιτροπής ⁽³⁾. Περιλαμβάνει κατάλογο σχετικά με την ανάπτυξη 17 ηλεκτρονικών συστημάτων για τους σκοπούς της εφαρμογής του κώδικα, είτε μόνο από τα κράτη μέλη (στην περίπτωση συστημάτων των οποίων η διαχείριση θα πραγματοποιείται σε εθνικό επίπεδο - «εθνικά συστήματα») είτε από τα κράτη μέλη σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή (στην περίπτωση συστημάτων σε επίπεδο Ένωσης, ορισμένα από τα οποία απαρτίζονται τόσο από συνιστώσες σε επίπεδο Ένωσης όσο και από συνιστώσες σε εθνικό επίπεδο - «διευρωπαϊκά συστήματα»).
- (5) Στο πρόγραμμα εργασιών καθορίζεται το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού για την υλοποίηση των εν λόγω εθνικών και διευρωπαϊκών συστημάτων.
- (6) Η μετάβαση προς την πλήρη χρήση των ηλεκτρονικών συστημάτων για τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των οικονομικών φορέων και των τελωνειακών αρχών, καθώς και μεταξύ των τελωνειακών αρχών, θα επιτρέψει την πλήρη εφαρμογή των απλουστεύσεων που προβλέπονται στον κώδικα, με αποτέλεσμα τη βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων, την αποτελεσματικότερη καταγραφή της άφιξης, της διαμετακόμισης και της εξόδου των εμπορευμάτων, τον κεντρικό τελωνισμό και τους εναρμονισμένους τελωνειακούς ελέγχους σε ολόκληρο το τελωνειακό έδαφος της Ένωσης, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό το διοικητικό κόστος, τη γραφειοκρατία, τα λάθη και την απάτη στις τελωνειακές διασαφήσεις και την πρακτική της άγρας σημείου εισόδου (import point shopping).
- (7) Η εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων υποχρεώνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε εναρμόνιση των στοιχείων με βάση διεθνώς αποδεκτά μοντέλα δεδομένων, όπως απαιτείται από τον κώδικα, σε πραγματοποίηση επενδύσεων, τόσο από την άποψη της χρηματοδότησης όσο και από την άποψη του χρόνου, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε πλήρη

⁽¹⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Απριλίου 2019.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

⁽³⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/578 της Επιτροπής, της 11ης Απριλίου 2016, για την εκπόνηση του προγράμματος εργασιών σχετικά με την ανάπτυξη και εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπεται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα (ΕΕ L 99 της 15.4.2016, σ. 6).

αναπρογραμματισμό των υφιστάμενων ηλεκτρονικών συστημάτων. Τα κράτη μέλη έχουν προγραμματίσει την ανάπτυξη των εν λόγω ηλεκτρονικών συστημάτων διαφορετικά, κάτι που έχει οδηγήσει σε διαφοροποιήσεις ως προς τον χρόνο εγκατάστασης των συστημάτων αυτών ανά την Ένωση. Δεδομένου ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους, είναι σημαντικό να εισαχθούν με την κατάλληλη σειρά. Συνεπώς, οι καθυστερήσεις στην ανάπτυξη ενός συστήματος θα οδηγήσουν αναπόφευκτα σε καθυστερήσεις στην ανάπτυξη των υπόλοιπων συστημάτων. Ο κώδικας (συμπεριλαμβανομένης της καταληκτικής ημερομηνίας για τα μεταβατικά μέτρα στις 31 Δεκεμβρίου 2020) εκδόθηκε το 2013, αλλά οι σχετικοί κανόνες συμπλήρωσης και εφαρμογής αυτού, ήτοι ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής⁽⁴⁾, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής⁽⁵⁾ και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/341 της Επιτροπής⁽⁶⁾, δημοσιεύθηκαν μόλις το 2015 και το 2016. Αυτό έχει προκαλέσει καθυστέρηση στον καθορισμό των λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών που απαιτούνται για την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων.

- (8) Μολονότι το άρθρο 278 του κώδικα ορίζει ως ενιαία προθεσμία την 31η Δεκεμβρίου 2020 για την ανάπτυξη όλων των συστημάτων που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο, και παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται από την Ένωση και ορισμένα από τα κράτη μέλη, σε δημοσιονομικό και επιχειρησιακό επίπεδο, για την ολοκλήρωση των εργασιών εντός της ταχθείσας προθεσμίας, έχει καταστεί σαφές ότι ορισμένα συστήματα μπορούν να αναπτυχθούν μόνο εν μέρει έως τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Αυτό σημαίνει ότι μερικά προϋπάρχοντα συστήματα θα χρειαστεί να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται και μετά την ημερομηνία αυτή. Ελλείψει νομοθετικών τροποποιήσεων που να παρατείνουν την εν λόγω προθεσμία, οι εταιρείες και οι τελωνειακές αρχές δεν θα είναι σε θέση να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους και τις νομικές υποχρεώσεις τους όσον αφορά τις τελωνειακές δραστηριότητες.
- (9) Οι εργασίες θα πρέπει να συνεχιστούν και μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2020 όσον αφορά τρεις ομάδες συστημάτων. Η πρώτη ομάδα απαρτίζεται από τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα που αφορούν τις γνωστοποιήσεις άφιξης, προσκόμιση, τις διασαφήσεις προσωρινής εναπόθεσης και τις τελωνειακές διασαφήσεις για εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης (περιλαμβανομένων των ειδικών καθεστώτων με εξαίρεση την τελειοποίηση προς επανεισαγωγή) και τα οποία πρέπει να αναβαθμιστούν ή να αναπτυχθούν προκειμένου να ληφθούν υπόψη ορισμένες απαιτήσεις του κώδικα, όπως η εναρμόνιση των απαιτήσεων σχετικά με τα δεδομένα που εισάγονται στα εν λόγω συστήματα. Η δεύτερη ομάδα απαρτίζεται από υφιστάμενα ηλεκτρονικά συστήματα που πρέπει να αναβαθμιστούν προκειμένου να ληφθούν υπόψη ορισμένες απαιτήσεις του κώδικα, όπως η εναρμόνιση των απαιτήσεων σχετικά με τα δεδομένα που θα εισάγονται στα συστήματα. Η εν λόγω ομάδα περιλαμβάνει τρία διευρωπαϊκά συστήματα (το σύστημα για τις συνοπτικές διασαφήσεις εισόδου, το σύστημα για την εξωτερική και την εσωτερική διαμετακόμιση και το σύστημα για τα εμπορεύματα που εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της Ένωσης) καθώς και το Εθνικό Σύστημα Εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένης της συνιστώσας εξαγωγών του εθνικού συστήματος για Ειδικά Καθεστώτα). Η τρίτη ομάδα απαρτίζεται από τρία νέα διευρωπαϊκά ηλεκτρονικά συστήματα (τα συστήματα που αφορούν τις εγγυήσεις για ενδεχόμενες ή υπάρχουσες τελωνειακές οφειλές, τον τελωνειακό χαρακτήρα των εμπορευμάτων και τον κεντρικό τελωνισμό). Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, έχει καταρτίσει αναλυτικό χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη των εν λόγω συστημάτων έως τα τέλη του 2025.
- (10) Σε συμφωνία με τον νέο σχεδιασμό για την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων, η περίοδος που καθορίζεται στον κώδικα και στη διάρκεια της οποίας μπορούν να χρησιμοποιούνται σε μεταβατική βάση μέσα για την ανταλλαγή και την αποθήκευση πληροφοριών, άλλα από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 αυτού, θα πρέπει να παραταθεί έως το 2022 σε ό,τι αφορά την πρώτη ομάδα και έως το 2025 σε ό,τι αφορά τη δεύτερη και την τρίτη ομάδα ηλεκτρονικών συστημάτων.
- (11) Όσον αφορά τα άλλα συστήματα που θα υλοποιηθούν για τους σκοπούς της εφαρμογής του κώδικα, η γενική καταληκτική ημερομηνία της 31ης Δεκεμβρίου 2020 για τη χρήση μέσω ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών άλλων από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 αυτού θα πρέπει εξακολουθήσει να ισχύει.
- (12) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο να παρακολουθούν την ανάπτυξη όλων των ηλεκτρονικών συστημάτων που απαιτούνται για την εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα που αναφέρονται στο άρθρο 278 αυτού, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται και την επίτευξη των ενδιάμεσων στόχων εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή, δύο φορές το χρόνο, τις κατάλληλες πληροφορίες για τον σκοπό αυτό. Μόλις τεθούν σε λειτουργία όλα τα ηλεκτρονικά συστήματα, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον τα εν λόγω συστήματα είναι κατάλληλα μέσω της δρομολόγησης ελέγχων καταλληλότητας εντός ενός έτους από την πρώτη ημερομηνία κατά την οποία τα εν λόγω συστήματα έχουν όλα τεθεί σε λειτουργία.
- (13) Επομένως, ο κώδικας θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2015, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά λεπτομερείς κανόνες σχετικούς με ορισμένες από τις διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 1).

⁽⁵⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2015, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 558).

⁽⁶⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/341 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2015, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά μεταβατικούς κανόνες για ορισμένες διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα για τις περιπτώσεις που τα σχετικά ηλεκτρονικά συστήματα δεν έχουν τεθεί ακόμη σε λειτουργία, και την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής (ΕΕ L 69 της 15.3.2016, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 278 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 278

Μεταβατικά μέτρα

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 το αργότερο, τα μέσα ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών, πλην των ηλεκτρονικών τεχνικών επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, μπορούν να χρησιμοποιούνται μεταβατικά, όταν δεν έχουν ακόμη τεθεί σε λειτουργία τα ηλεκτρονικά συστήματα τα οποία είναι απαραίτητα για την εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα, πλην όσων αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 το αργότερο, μέσα άλλα από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, μπορούν να χρησιμοποιούνται μεταβατικά, όταν δεν έχουν ακόμη τεθεί σε λειτουργία τα ηλεκτρονικά συστήματα τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να εφαρμοστούν οι ακόλουθες διατάξεις του κώδικα:

α) οι διατάξεις σχετικά με τη γνωστοποίηση άφιξης, την προσκόμιση και τις διασαφήσεις προσωρινής εναπόθεσης που προβλέπονται στα άρθρα 133, 139, 145 και 146· και

β) οι διατάξεις που αφορούν την τελωνειακή διασάφηση για εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης που προβλέπονται στα άρθρα 158, 162, 163, 166, 167, 170 έως 174, 201, 240, 250, 254 και 256.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 το αργότερο, μέσα άλλα από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 μπορούν να χρησιμοποιούνται μεταβατικά, όταν δεν έχουν ακόμη τεθεί σε λειτουργία τα ηλεκτρονικά συστήματα τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να εφαρμοστούν οι ακόλουθες διατάξεις του κώδικα:

α) οι διατάξεις σχετικά με τις εγγυήσεις για ενδεχόμενες ή υπάρχουσες τελωνειακές οφειλές που προβλέπονται στο άρθρο 89 παράγραφος 2 στοιχείο β) και στο άρθρο 89 παράγραφος 6,

β) οι διατάξεις σχετικά με τις συνοπτικές διασαφήσεις εισόδου και την ανάλυση κινδύνου που προβλέπονται στα άρθρα 46, 47, 127, 128 και 129,

γ) οι διατάξεις σχετικά με τον τελωνειακό χαρακτήρα των εμπορευμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 153 παράγραφος 2,

δ) οι διατάξεις σχετικά με τον κεντρικό τελωνισμό που προβλέπονται στο άρθρο 179,

ε) οι διατάξεις σχετικά με τη διαμετακόμιση που προβλέπονται στο άρθρο 210 στοιχείο α), στο άρθρο 215 παράγραφος 2 και στα άρθρα 226, 227, 233 και 234, και

στ) οι διατάξεις σχετικά με την τελειοποίηση προς επανεισαγωγή, τις διασαφήσεις πριν από την αναχώρηση, τις διατυπώσεις κατά την έξοδο των εμπορευμάτων, την εξαγωγή ενωσιακών εμπορευμάτων, την επανεξαγωγή μη ενωσιακών εμπορευμάτων και τις συνοπτικές διασαφήσεις εξόδου για τη μεταφορά εμπορευμάτων εκτός του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης που προβλέπονται στα άρθρα 258, 259, 263, 267, 269, 270, 271, 272, 274 και 275.».

2) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 278α

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019, και στη συνέχεια ανά έτος έως την ημερομηνία κατά την οποία τα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 278 καταστούν πλήρως λειτουργικά, η Επιτροπή υποβάλλει ετήσια έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη αυτών των ηλεκτρονικών συστημάτων.

2. Η ετήσια έκθεση αξιολογεί την πρόοδο της Επιτροπής και των κρατών μελών όσον αφορά την ανάπτυξη καθενός από τα ηλεκτρονικά συστήματα, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα ακόλουθα ορόσημα:

α) την ημερομηνία δημοσίευσης των τεχνικών προδιαγραφών εξωτερικής επικοινωνίας του ηλεκτρονικού συστήματος·

β) την περίοδο των δοκιμών συμμόρφωσης σε συνεργασία με τους οικονομικούς φορείς· και

γ) τις αναμενόμενες και τις πραγματικές ημερομηνίες εγκατάστασης των ηλεκτρονικών συστημάτων.

3. Εάν η αξιολόγηση δείξει ότι η πρόοδος δεν είναι ικανοποιητική, η έκθεση περιγράφει επίσης τα μέτρα μετριασμού που πρέπει να ληφθούν για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων πριν από το τέλος της εφαρμοστέας μεταβατικής περιόδου.

4. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή, δύο φορές ετησίως, επικαιροποιημένο πίνακα σχετικά με την πρόοδό τους στην ανάπτυξη και την εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα επικαιροποιημένα αυτά στοιχεία στον δικτυακό της τόπο.».

3) Το άρθρο 279 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 279

Εξουσιοδότηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 284, για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με την ανταλλαγή και αποθήκευση δεδομένων στις καταστάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 278.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

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

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

Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. TAJANI

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. CIAMBA

Κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο χαιρετίζουν την ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αριθ. 26/2018 με τίτλο «Σειρά καθυστερήσεων στην υλοποίηση των συστημάτων ΤΠ των τελωνείων: τι έφταιξε;» και άλλες πρόσφατες σχετικές εκθέσεις στον τομέα των τελωνείων, οι οποίες έδωσαν στους συννομοθέτες μια καλύτερη εικόνα των αιτίων των καθυστερήσεων στην υλοποίηση των συστημάτων ΤΠ που απαιτούνται για τη βελτίωση των τελωνειακών δραστηριοτήτων στην ΕΕ.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θεωρούν ότι οποιοσδήποτε μελλοντικός έλεγχος από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο για την αξιολόγηση των εκθέσεων που εκπονεί η Επιτροπή βάσει του άρθρου 278α του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα θα μπορούσε να συμβάλει θετικά στην αποφυγή περαιτέρω καθυστερήσεων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καλούν την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν πλήρως υπόψη αυτούς τους ελέγχους.

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2019/633 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Απριλίου 2019

σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 43 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Εντός της αλυσίδας εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, παρατηρούνται συχνά σημαντικές ανισορροπίες στη διαπραγματευτική ισχύ μεταξύ προμηθευτών και αγοραστών γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Οι εν λόγω ανισορροπίες στη διαπραγματευτική ισχύ μπορούν να οδηγήσουν σε αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, όπου μεγαλύτεροι και ισχυρότεροι εμπορικοί εταίροι προσπαθούν να επιβάλλουν ορισμένες πρακτικές ή συμβατικές ρυθμίσεις οι οποίες είναι προς όφελός τους σε σχέση με συναλλαγή πώλησης. Οι εν λόγω πρακτικές ενδέχεται, για παράδειγμα, να παρεκκλίνουν σε μεγάλο βαθμό από την ορθή εμπορική συμπεριφορά, να αντιβαίνουν στην καλή πίστη και τα χρηστά συναλλακτικά ήθη και να επιβάλλονται μονομερώς από έναν εμπορικό εταίρο σε άλλον, να επιβάλλουν αδικαιολόγητη και δυσανάλογη μεταβίβαση οικονομικού κινδύνου από έναν εμπορικό εταίρο σε άλλο ή να επιβάλλουν σημαντική ανισορροπία δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε έναν εμπορικό εταίρο. Ορισμένες πρακτικές ενδέχεται να είναι προδήλως αθέμιτες, ακόμη και αν τα δύο μέρη τις δέχονται. Θα πρέπει να καθοριστεί ελάχιστο ενωσιακό πρότυπο προστασίας έναντι των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών, προκειμένου να μειωθούν οι πρακτικές αυτές, οι οποίες πιθανόν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο βιοτικό επίπεδο της γεωργικής κοινότητας. Η προσέγγιση ελάχιστης εναρμόνισης στην παρούσα οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν εθνικούς κανόνες που υπερβαίνουν τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.
- (2) Τρεις δημοσιεύσεις της Επιτροπής από το 2009 (η ανακοίνωση της Επιτροπής της 28ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη βελτίωση της λειτουργίας της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων στην Ευρώπη, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 15ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την αντιμετώπιση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων από επιχείρηση σε επιχείρηση και η έκθεση της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2016 σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων) έχουν εστιαστεί σε ζητήματα που άπτονται της λειτουργίας της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων, περιλαμβανομένης της εμφάνισης αθέμιτων εμπορικών πρακτικών. Η Επιτροπή πρότεινε επιθυμητά χαρακτηριστικά για τα εθνικά και εθελοντικά πλαίσια διακυβέρνησης για την αντιμετώπιση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά δεν αποτελούν όλα μέρος του νομικού πλαισίου ή των εθελοντικών καθεστώτων διακυβέρνησης στα κράτη μέλη και, συνακόλουθα, το ζήτημα της εμφάνισης τέτοιων πρακτικών εξακολουθεί να βρίσκεται στο επίκεντρο του πολιτικού διαλόγου στην Ένωση.
- (3) Το 2011, το υπό την ηγεσία της Επιτροπής φόρουμ υψηλού επιπέδου για τη βελτίωση της λειτουργίας της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων ενέκρινε αρχές ορθής πρακτικής στις κάθετες σχέσεις της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων που συμφωνήθηκαν από οργανώσεις οι οποίες εκπροσωπούν την πλειονότητα των επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων. Οι αρχές αυτές αποτέλεσαν τη βάση της πρωτοβουλίας για την αλυσίδα εφοδιασμού, που δρομολογήθηκε το 2013.

⁽¹⁾ ΕΕ C 440 της 6.12.2018, σ. 165.

⁽²⁾ ΕΕ C 387 της 25.10.2018, σ. 48.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Απριλίου 2019.

- (4) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του της 7ης Ιουνίου 2016 για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων⁽⁴⁾, κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για τη θέσπιση ενωσιακού νομικού πλαισίου σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές. Το Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 12ης Δεκεμβρίου 2016 σχετικά με την ενίσχυση της θέσης των γεωργών στην αλυσίδα εφοδιασμού τροφίμων και την καταπολέμηση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών, κάλεσε την Επιτροπή να προχωρήσει, εγκαίρως, σε εκτίμηση των επιπτώσεων, με σκοπό να προτείνει ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο ή μη νομοθετικά μέτρα για την αντιμετώπιση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών. Η Επιτροπή έκανε μια εκτίμηση επιπτώσεων, μετά από ανοικτή δημόσια διαβούλευση καθώς και στοχευμένες διαβουλεύσεις. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας, η Επιτροπή παρείχε πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο της συνολικής αξίας της παραγωγής.
- (5) Διάφοροι φορείς δραστηριοποιούνται στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων σε διάφορα στάδια της παραγωγής, της μεταποίησης, της εμπορίας, της διανομής και της λιανικής πώλησης γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Η εν λόγω αλυσίδα είναι μακράν ο σημαντικότερος διαυλος για τη διοχέτευση των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων «από το αγρόκτημα στο πιάτο». Οι φορείς αυτοί εμπορεύονται γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, δηλαδή πρωτογενή γεωργικά προϊόντα, περιλαμβανομένων των προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, όπως περιέχονται στο παράρτημα I της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και προϊόντα που δεν περιέχονται στο παράρτημα αυτό αλλά μεταποιούνται ώστε να χρησιμοποιηθούν ως τρόφιμα με τη χρήση προϊόντων που περιέχονται στο παράρτημα αυτό.
- (6) Παρότι ο επιχειρηματικός κίνδυνος είναι εγγενές χαρακτηριστικό κάθε οικονομικής δραστηριότητας, η παραγωγή γεωργικών προϊόντων χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα από ανασφάλεια, επειδή βασίζεται σε βιολογικές διεργασίες, και λόγω της έκθεσής της στις καιρικές συνθήκες. Η εν λόγω αβεβαιότητα επιδεινώνεται, δεδομένου ότι τα γεωργικά προϊόντα και τα τρόφιμα είναι σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό αλλοιώσιμα και εποχικά. Στο πλαίσιο ενός περιβάλλοντος γεωργικής πολιτικής που είναι σαφώς περισσότερο προσανατολισμένο στις ανάγκες της αγοράς απ' ό,τι στο παρελθόν, η προστασία έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών έχει αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων.
- (7) Συγκεκριμένα, οι εν λόγω αθέμιτες εμπορικές πρακτικές πιθανόν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο βιοτικό επίπεδο της γεωργικής κοινότητας. Ο εν λόγω αντίκτυπος νοείται είτε άμεσος, διότι αφορά τους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων και τις οργανώσεις τους ως προμηθευτές είτε έμμεσος, μέσω αλυσίδας συνεπειών των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών που σημειώνονται στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων κατά τρόπο που επηρεάζει αρνητικά τους πρωτογενείς παραγωγούς στην εν λόγω αλυσίδα.
- (8) Η πλειονότητα των κρατών μελών διαθέτει ειδικούς εθνικούς κανόνες για την προστασία των προμηθευτών από αθέμιτες εμπορικές πρακτικές που προκύπτουν στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Στις περιπτώσεις όπου είναι δυνατή η στήριξη στο δικαίω των συμβάσεων ή σε πρωτοβουλίες αυτορρύθμισης, ο φόβος για εμπορικά αντίποινα κατά ενός καταγγέλλοντος καθώς και οι σχετικοί με την αμφισβήτηση τέτοιων πρακτικών οικονομικοί κίνδυνοι περιορίζουν την πρακτική αξία των εν λόγω μορφών προσφυγής. Ως εκ τούτου, ορισμένα κράτη μέλη, τα οποία διαθέτουν ειδικούς κανόνες για αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, αναθέτουν την επιβολή των εν λόγω κανόνων σε διοικητικές αρχές. Ωστόσο, οι κανόνες των κρατών μελών για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές—στον βαθμό που υπάρχουν—χαρακτηρίζονται από σημαντική απόκλιση.
- (9) Ο αριθμός και το μέγεθος των φορέων ποικίλλουν στα διάφορα στάδια της αλυσίδας εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Οι διαφορές στη διαπραγματευτική ισχύ, που αντιστοιχούν στην οικονομική εξάρτηση του προμηθευτή από τον αγοραστή, είναι πιθανόν να οδηγήσουν στην επιβολή αθέμιτων εμπορικών πρακτικών σε μικρότερες επιχειρήσεις από μεγαλύτερες. Μια δυναμική προσέγγιση, που βασίζεται στο σχετικό μέγεθος του προμηθευτή και του αγοραστή όσον αφορά τον ετήσιο κύκλο εργασιών, θα πρέπει να παρέχει καλύτερη προστασία έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών για τις επιχειρήσεις εκείνες που τη χρειάζονται περισσότερο. Οι αθέμιτες εμπορικές πρακτικές είναι ζημιογόνες ιδίως για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Επιχειρήσεις μεγαλύτερες των ΜΜΕ αλλά με ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν ξεπερνά τα 350 000 000 EUR θα πρέπει επίσης να προστατεύονται από αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, ώστε να αποφεύγεται η μετακύλιση του κόστους των εν λόγω πρακτικών στους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων. Οι αλυσιδωτές επιπτώσεις στους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων φαίνονται ιδιαίτερα σημαντικές για επιχειρήσεις με ετήσιο κύκλο εργασιών έως 350 000 000 EUR. Η προστασία των ενδιάμεσων προμηθευτών, γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, συμπεριλαμβανομένων των μεταποιημένων τροφίμων, μπορεί επίσης να χρησιμεύει ώστε να αποφεύγεται η εκτροπή του εμπορίου από τους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων και τις ενώσεις τους, που παράγουν μεταποιημένα προϊόντα, σε μη προστατευόμενους προμηθευτές.
- (10) Η προστασία που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να ωφελεί τους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων και τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που προμηθεύουν γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, μεταξύ άλλων, τις οργανώσεις παραγωγών, αναγνωρισμένες ή όχι, και τις ενώσεις οργανώσεων παραγωγών, αναγνωρισμένες ή όχι, με την επιφύλαξη της σχετικής διαπραγματευτικής ισχύος τους. Οι εν λόγω οργανώσεις παραγωγών και οι ενώσεις οργανώσεων παραγωγών περιλαμβάνουν τους συνεταιρισμούς. Αυτοί οι παραγωγοί και πρόσωπα είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι σε αθέμιτες εμπορικές

(4) EE C 86 της 6.3.2018, σ. 40.

πρακτικές και λιγότερο ικανοί να τις αντιμετωπίσουν, χωρίς να υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική τους βιωσιμότητα. Όσον αφορά τις κατηγορίες προμηθευτών που θα πρέπει να προστατεύονται βάσει της παρούσας οδηγίας, αξίζει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος των συνεταιρισμών που αποτελούνται από γεωργούς είναι επιχειρήσεις μεγαλύτερες από ΜΜΕ αλλά με ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 350 000 000 EUR.

- (11) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει τις εμπορικές συναλλαγές, ανεξαρτήτως του αν πραγματοποιούνται μεταξύ επιχειρήσεων ή μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών, δεδομένου ότι οι δημόσιες αρχές, όταν αγοράζουν γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, θα πρέπει να τηρούν τα ίδια πρότυπα. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις δημόσιες αρχές όταν ενεργούν ως αγοραστές.
- (12) Οι προμηθευτές στην Ένωση θα πρέπει να προστατεύονται όχι μόνο έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών αγοραστών που είναι εγκατεστημένοι στο ίδιο κράτος μέλος με τον προμηθευτή ή σε διαφορετικό κράτος μέλος με τον προμηθευτή, αλλά και έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών αγοραστών που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης. Με τέτοια προστασία μπορούν να αποφεύγονται πιθανές ακούσιες συνέπειες, όπως η επιλογή του τόπου εγκατάστασης στη βάση των ισχυόντων κανόνων. Οι προμηθευτές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης θα πρέπει επίσης να τυγχάνουν προστασίας έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών κατά τις πωλήσεις γεωργικών προϊόντων και τροφίμων στην Ένωση. Οι εν λόγω προμηθευτές όχι μόνο ενδέχεται να είναι εξίσου ευάλωτοι σε αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, αλλά με ένα ευρύτερο πεδίο εφαρμογής θα μπορούσε να αντισταθμίζεται επίσης η ακούσια εκτροπή του εμπορίου προς μη προστατευόμενους προμηθευτές, πράγμα το οποίο θα υπονόμει την προστασία των προμηθευτών στην Ένωση.
- (13) Ορισμένες υπηρεσίες που είναι συμπληρωματικές της πώλησης γεωργικών προϊόντων και τροφίμων θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (14) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επιχειρηματική συμπεριφορά των μεγαλύτερων επιχειρήσεων έναντι επιχειρήσεων με μικρότερη διαπραγματευτική ισχύ. Μια κατάλληλη προσέγγιση για τη σχετική διαπραγματευτική ισχύ είναι ο ετήσιος κύκλος εργασιών των διαφόρων επιχειρήσεων. Ενώ πρόκειται περί προσέγγισης, το κριτήριο αυτό παρέχει προβλεψιμότητα στις επιχειρήσεις σχετικά με τα δικαιώματα και υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Ένα ανώτερο όριο θα πρέπει να αποτρέπει την παροχή προστασίας σε επιχειρήσεις που δεν είναι ευάλωτες ή είναι πολύ λιγότερο ευάλωτες σε σχέση με τους μικρότερους εταίρους ή ανταγωνιστές τους. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία καθορίζει κατηγορίες επιχειρήσεων βάσει του κύκλου εργασιών, σύμφωνα με τις οποίες παρέχεται προστασία.
- (15) Καθώς αθέμιτες εμπορικές πρακτικές μπορούν να προκύψουν σε οποιοδήποτε στάδιο της πώλησης γεωργικού προϊόντος ή τροφίμου πριν, κατά ή μετά από μια πράξη πώλησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε αυτές τις πρακτικές οποτεδήποτε αυτές προκύπτουν.
- (16) Όταν πρέπει να αποφασιστεί κατά πόσο μια συγκεκριμένη εμπορική πρακτική θεωρείται αθέμιτη, είναι σημαντικό να μειώνεται ο κίνδυνος να περιορισθεί η χρήση θεμιτών συμφωνιών μεταξύ των μερών οι οποίες βελτιώνουν την απόδοση. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμη η διάκριση μεταξύ των πρακτικών που προβλέπονται με σαφείς και αδιαμφισβήτητους όρους σε συμφωνίες προμήθειας ή σε επακόλουθες συμφωνίες μεταξύ των μερών και των πρακτικών που προκύπτουν μετά την έναρξη της συναλλαγής, χωρίς να έχουν συμφωνηθεί εκ των προτέρων, ούτως ώστε να απαγορεύονται μόνο μονομερείς και αναδρομικές τροποποιήσεις στους εν λόγω σαφείς και αδιαμφισβήτητους όρους της σύμβασης προμήθειας. Ωστόσο, ορισμένες εμπορικές πρακτικές θεωρούνται αθέμιτες από την ίδια τους τη φύση και δεν θα πρέπει να εναπόκεινται στη συμβατική ελευθερία των μερών.
- (17) Εκπρόθεσμες πληρωμές για γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, συμπεριλαμβανομένων εκπρόθεσμων πληρωμών για αλλοιώσιμα προϊόντα, και ακυρώσεις παραγγελιών αλλοιώσιμων προϊόντων με σύντομη ειδοποίηση έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική βιωσιμότητα του προμηθευτή χωρίς να παρέχουν αντισταθμιστικά οφέλη. Οι πρακτικές αυτές θα πρέπει, ως εκ τούτου, να απαγορεύονται. Στο εν λόγω πλαίσιο, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ορισμός των αλλοιώσιμων γεωργικών προϊόντων και τροφίμων για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται σε ενωσιακές πράξεις περί του δικαίου των τροφίμων αναφέρονται σε διαφορετικούς στόχους, όπως η υγεία και η διατροφική ασφάλεια, και ως εκ τούτου δεν είναι κατάλληλοι για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Ένα προϊόν θα πρέπει να θεωρηθεί αλλοιώσιμο, εάν μπορεί να αναμένεται ότι θα καταστεί ακατάλληλο προς πώληση εντός 30 ημερών από την τελευταία πράξη συγκομιδής, παραγωγής ή μεταποίησης από τον προμηθευτή, ασχέτως εάν το προϊόν υφίσταται περαιτέρω μεταποίηση μετά την πώληση, και ασχέτως εάν η επεξεργασία του προϊόντος μετά την πώληση είναι σύμφωνη με άλλους κανόνες, ιδίως τους κανόνες ασφαλείας τροφίμων. Τα αλλοιώσιμα προϊόντα κανονικά χρησιμοποιούνται ή πωλούνται γρήγορα. Οι πληρωμές για αλλοιώσιμα προϊόντα που πραγματοποιούνται μετά την παρέλευση 30 ημερών από την ημερομηνία παράδοσης, 30 ημερών από τη λήξη της συμφωνηθείσας προθεσμίας παράδοσης, όταν τα προϊόντα παραδίδονται σε τακτική βάση, ή 30 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού, δεν είναι συμβατές με τις θεμιτές εμπορικές πρακτικές. Με σκοπό την ενίσχυση της προστασίας των γεωργών και της ρευστότητάς τους, οι προμηθευτές άλλων γεωργικών προϊόντων και τροφίμων δεν θα πρέπει να περιμένουν για την καταβολή πληρωμής επί χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 60 ημερών από την ημερομηνία παράδοσης, 60 ημερών από τη λήξη της συμφωνηθείσας προθεσμίας παράδοσης, όταν τα προϊόντα παραδίδονται σε τακτική βάση, ή 60 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού.

Οι εν λόγω περιορισμοί θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τις πληρωμές που σχετίζονται με την πώληση γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, και όχι για άλλες πληρωμές, όπως συμπληρωματικές πληρωμές από συνεταιρισμό στα μέλη του. Σύμφωνα με την οδηγία 2011/7/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁵⁾, ως ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού για συμφωνηθείσα προθεσμία παράδοσης θα πρέπει να μπορεί να θεωρείται, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου ή η ημερομηνία παραλαβής του από τον αγοραστή.

- (18) Οι περί καθυστέρησης πληρωμών διατάξεις της παρούσας οδηγίας αποτελούν ειδικούς κανόνες για τον γεωργικό τομέα και τον τομέα των τροφίμων σε σχέση με τις διατάξεις για τις προθεσμίες πληρωμής της οδηγίας 2011/7/ΕΕ. Οι περί καθυστέρησης πληρωμών διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να θίγουν τις συμφωνίες σχετικά με ρήτρες επιμερισμού της αξίας, κατά την έννοια του άρθρου 172α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁶⁾. Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του προγράμματος για τα σχολεία σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, οι διατάξεις περί καθυστερήσεων πληρωμών της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να ισχύουν για τις πληρωμές που πραγματοποιούνται από αγοραστή (ήτοι αιτούντα ενίσχυση) σε προμηθευτή στο πλαίσιο του προγράμματος για τα σχολεία. Λαμβανομένη υπόψη της πρόκλησης για τις δημόσιες επιχειρήσεις που παρέχουν υγειονομική μέριμνα να δίνουν προτεραιότητα στην υγειονομική μέριμνα κατά τρόπο που εξισορροπεί τις ανάγκες των μεμονωμένων ασθενών και τους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει επίσης να μην εφαρμόζονται σε δημόσιες επιχειρήσεις που παρέχουν υγειονομική μέριμνα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 2011/7/ΕΕ.
- (19) Τα σταφύλια και το γλεύκος για την παραγωγή οίνου διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά, διότι τα σταφύλια συγκομίζονται μόνο κατά τη διάρκεια πολύ περιορισμένης περιόδου του έτους, αλλά χρησιμοποιούνται για την παραγωγή οίνου που ενίοτε θα πωληθεί πολλά χρόνια αργότερα. Για να αντιμετωπιστεί η εν λόγω ιδιαίτερη κατάσταση, οι οργανώσεις παραγωγών και οι διεπαγγελματικές οργανώσεις υπογράφουν παραδοσιακά τυποποιημένες συμβάσεις για την προμήθεια τέτοιων προϊόντων. Οι εν λόγω συμβάσεις προβλέπουν συγκεκριμένες προθεσμίες πληρωμής με δόσεις. Οι εν λόγω συμβάσεις, επειδή χρησιμοποιούνται από προμηθευτές και αγοραστές για πολυετείς διακανονισμούς, όχι μόνο παρέχουν στους παραγωγούς γεωργικών προϊόντων την ασφάλεια των μακροχρόνιων σχέσεων πωλήσεων αλλά συμβάλλουν επίσης στη σταθερότητα της αλυσίδας εφοδιασμού. Όταν οι εν λόγω τυποποιημένες συμβάσεις, έχουν καταρτισθεί από αναγνωρισμένες οργανώσεις παραγωγών, διεπαγγελματικές οργανώσεις ή ενώσεις οργανώσεων παραγωγών, και έχουν καταστεί δεσμευτικές από ένα κράτος μέλος βάσει του άρθρου 164 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 («επέκταση») πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, ή, όταν η επέκταση της ισχύος των τυποποιημένων συμβάσεων ανανεώνεται από ένα κράτος μέλος χωρίς σημαντικές αλλαγές των όρων πληρωμής εις βάρος προμηθευτών σταφυλιών και γλεύκους, οι διατάξεις περί καθυστέρησης πληρωμών της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει εφαρμόζονται στις εν λόγω συμβάσεις μεταξύ προμηθευτών σταφυλιών και γλεύκους για την παραγωγή οίνου και των άμεσων αγοραστών τους. Τα κράτη μέλη απαιτείται να κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αντίστοιχες συμφωνίες των αναγνωρισμένων οργανώσεων παραγωγών, διεπαγγελματικών οργανώσεων και ενώσεων οργανώσεων παραγωγών, σύμφωνα με το άρθρο 164 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.
- (20) Οι ανακοινώσεις ανάκλησης για αλλοιώσιμα προϊόντα εντός προθεσμίας μικρότερης των 30 ημερών θα πρέπει να θεωρούνται αθέμιτες, διότι ο προμηθευτής δεν είναι σε θέση να βρει εναλλακτική διέξοδο για τα εν λόγω προϊόντα. Ωστόσο, για προϊόντα ορισμένων τομέων, ακόμη βραχύτερες προθεσμίες ανάκλησης ενδέχεται να αφήνουν αρκετό χρόνο στους προμηθευτές ώστε να πωλούν τα προϊόντα αλλού ή να τα χρησιμοποιούν οι ίδιοι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να προβλέπουν βραχύτερες προθεσμίες ανάκλησης για τέτοιους τομείς σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.
- (21) Οι ισχυρότεροι αγοραστές δεν θα πρέπει να αλλάζουν μονομερώς τους συμφωνηθέντες όρους της σύμβασης, για παράδειγμα, διαγράφοντας από τους καταλόγους τα προϊόντα που καλύπτονται από συμφωνία προμήθειας. Αυτό, ωστόσο, δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε καταστάσεις στις οποίες υπάρχει συμφωνία μεταξύ προμηθευτή και αγοραστή που ορίζει ρητώς ότι ο αγοραστής μπορεί να προσδιορίσει σε μεταγενέστερο στάδιο συγκεκριμένο στοιχείο της συναλλαγής όσον αφορά μελλοντικές παραγγελίες. Αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να αφορά τις παραγγελόμενες ποσότητες. Μια συμφωνία δεν συνάπτεται κατ' ανάγκη σε μία δεδομένη χρονική στιγμή για όλες τις πτυχές της συναλλαγής μεταξύ του προμηθευτή και του αγοραστή.
- (22) Οι προμηθευτές και οι αγοραστές γεωργικών προϊόντων και τροφίμων θα πρέπει να μπορούν να διαπραγματεύονται ελεύθερα τις αγοραπωλησίες τους, συμπεριλαμβανομένων των τιμών. Τέτοιες διαπραγματεύσεις περιλαμβάνουν επίσης πληρωμές για υπηρεσίες που παρέχονται από τον αγοραστή στον προμηθευτή, όπως προσθήκη στους καταλόγους, εμπορία και προώθηση. Ωστόσο, όταν ένας αγοραστής χρεώνει σε προμηθευτή πληρωμές που δεν συνδέονται με συγκεκριμένη πώληση, αυτό θα πρέπει να θεωρείται αθέμιτη πρακτική και να απαγορεύεται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.
- (23) Αν και δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωτική, η χρήση γραπτών συμβάσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων μπορεί να συμβάλει στην αποφυγή ορισμένων αθέμιτων εμπορικών πρακτικών. Ως εκ τούτου, και προκειμένου να προστατευτούν οι προμηθευτές από τις εν λόγω αθέμιτες πρακτικές, οι προμηθευτές ή οι ενώσεις

⁽⁵⁾ Οδηγία 2011/7/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές (ΕΕ L 48 της 23.2.2011, σ. 1).

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671).

τους θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να ζητούν γραπτή επιβεβαίωση, όταν οι όροι σύμβασης προμήθειας έχουν ήδη συμφωνηθεί. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η άρνηση του αγοραστή να επιβεβαιώσει γραπτώς τους όρους της συμφωνίας προμήθειας θα πρέπει να θεωρείται αθέμιτη εμπορική πρακτική και να απαγορεύεται. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να προσδιορίζουν, να ανταλλάσσουν και να προωθούν βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τη σύναψη μακροπρόθεσμων συμβάσεων, με στόχο την ενίσχυση της διαπραγματευτικής θέσης των παραγωγών στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων.

- (24) Η παρούσα οδηγία δεν εναρμονίζει τους κανόνες για το βάρος της απόδειξης που πρέπει να εφαρμόζονται σε διαδικασίες ενώπιον των εθνικών αρχών επιβολής ούτε εναρμονίζει τον ορισμό των συμφωνιών προμήθειας. Ως εκ τούτου, οι κανόνες για το βάρος της απόδειξης και ο ορισμός των συμφωνιών προμήθειας είναι αυτοί που προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.
- (25) Σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, οι προμηθευτές θα πρέπει να δύνανται να υποβάλλουν καταγγελίες κατά ορισμένων εμπορικών πρακτικών. Τα εμπορικά αντίποινα από τον αγοραστή κατά προμηθευτή που ασκεί τα δικαιώματά του ή η σχετική απειλή, για παράδειγμα μέσω της διαγραφής από τους καταλόγους προϊόντων, μείωσης των ποσοτήτων των παραγγελλόμενων προϊόντων ή διακοπής ορισμένων υπηρεσιών τις οποίες ο αγοραστής παρέχει στον προμηθευτή, όπως της εμπορίας ή της προώθησης των προϊόντων των προμηθευτών, θα πρέπει να απαγορεύονται και να αντιμετωπίζονται ως αθέμιτη εμπορική πρακτική.
- (26) Το κόστος για την αποθεματοποίηση, την έκθεση ή την προσθήκη στους καταλόγους γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ή για τη διάθεση αυτών στην αγορά, βαρύνει κανονικά τον αγοραστή. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να απαγορεύεται βάσει της παρούσας οδηγίας ένας προμηθευτής να πρέπει να χρεώνεται πληρωμή, που πρέπει να πραγματοποιείται είτε στον αγοραστή είτε σε τρίτον για τις εν λόγω υπηρεσίες, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί η πληρωμή με σαφείς και αδιαμφισβήτητους όρους κατά τη σύναψη της συμφωνίας προμήθειας ή σε μεταγενέστερη συμφωνία μεταξύ του αγοραστή και του προμηθευτή. Όταν συμφωνείται τέτοια πληρωμή, θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικές και εύλογες εκτιμήσεις.
- (27) Οι εισφορές από τον προμηθευτή για την κάλυψη του κόστους προώθησης, εμπορίας ή διαφήμισης γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, συμπεριλαμβανομένων της έκθεσης με σκοπό την προώθηση σε καταστήματα και των διαφημιστικών εκστρατειών και πωλήσεων θεωρούνται θεμιτές, εφόσον συμφωνούνται με σαφείς και αδιαμφισβήτητους όρους κατά τη σύναψη της συμφωνίας προμήθειας ή σε μεταγενέστερη συμφωνία μεταξύ αγοραστή και προμηθευτή. Διαφορετικά θα πρέπει να απαγορεύονται βάσει της παρούσας οδηγίας. Όταν συμφωνείται τέτοια εισφορά, θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικές και εύλογες εκτιμήσεις.
- (28) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν αρχές επιβολής, προκειμένου να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική επιβολή των απαγορεύσεων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία. Οι αρχές αυτές θα πρέπει να μπορούν να ενεργούν είτε αυτεπαγγέλτως, είτε στη βάση καταγγελιών από μέρη που αντιμετωπίζουν αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, καταγγελιών από μάρτυρες δημοσίου συμφέροντος ή ανώνυμων καταγγελιών. Μια αρχή επιβολής θα μπορούσε να διαπιστώσει ότι δεν υπάρχουν επαρκείς λόγοι για να δώσει συνέχεια σε καταγγελία. Διοικητικές προτεραιότητες μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε μια τέτοια διαπίστωση. Εάν η αρχή επιβολής κρίνει ότι δεν είναι σε θέση να δώσει προτεραιότητα σε μία καταγγελία, ενημερώνει τον καταγγέλλοντα και αιτιολογεί σχετικά. Στην περίπτωση που ένας καταγγέλλων ζητεί η ταυτότητά του να παραμείνει εμπιστευτική λόγω φόβου για εμπορικά αντίποινα, οι αρχές επιβολής των κρατών μελών θα πρέπει να λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα.
- (29) Εάν κάποιο κράτος μέλος έχει περισσότερες από μία αρχές επιβολής, θα πρέπει να ορίσει ένα ενιαίο σημείο επαφής, προκειμένου να διευκολύνεται η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των αρχών επιβολής και η συνεργασία με την Επιτροπή.
- (30) Οι προμηθευτές θα μπορούσαν πιο εύκολα να απευθύνουν καταγγελίες στην αρχή επιβολής του οικείου κράτους μέλους, για παράδειγμα, λόγω γλώσσας. Ωστόσο, όσον αφορά την επιβολή, η υποβολή καταγγελίας στην αρχή επιβολής του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αγοραστής θα μπορούσε, να είναι πιο αποτελεσματική. Ο προμηθευτής θα πρέπει να μπορεί να επιλέξει την αρχή στην οποία απευθύνει την καταγγελία.
- (31) Καταγγελίες από οργανώσεις παραγωγών, άλλες οργανώσεις προμηθευτών και ενώσεις τέτοιων οργανώσεων, συμπεριλαμβανομένων αντιπροσωπευτικών οργανώσεων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως τρόπος για να προστατευθεί η ταυτότητα μεμονωμένων μελών της οργάνωσης που θεωρούν ότι επηρεάζονται από αθέμιτες εμπορικές πρακτικές. Άλλες οργανώσεις που έχουν έννομο συμφέρον στην εκπροσώπηση προμηθευτών θα πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελίες κατόπιν αιτήματος ενός προμηθευτή και προς το συμφέρον του εν λόγω προμηθευτή, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω οργανώσεις είναι ανεξάρτητα νομικά πρόσωπα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, οι αρχές επιβολής των κρατών μελών θα πρέπει να μπορούν να δέχονται καταγγελίες από τέτοιες οντότητες και, στη συνέχεια, να ενεργούν, προστατεύοντας παράλληλα τα διαδικαστικά δικαιώματα του αγοραστή.
- (32) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική επιβολή της απαγόρευσης αθέμιτων εμπορικών πρακτικών, οι οριζόμενες αρχές επιβολής θα πρέπει να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους και εμπειρογνομosύνη.

- (33) Οι αρχές επιβολής των κρατών μελών θα πρέπει να διαθέτουν τις εξουσίες και την εμπειρογνώμοσύνη για τη διενέργεια ερευνών. Η ενδυνάμωση των εν λόγω αρχών δεν σημαίνει ότι υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τις εν λόγω εξουσίες σε κάθε έρευνα την οποία διεξάγουν. Οι αρχές επιβολής θα πρέπει, για παράδειγμα, να διαθέτουν τις εξουσίες που τους επιτρέπουν να συλλέγουν αποτελεσματικά τεκμηριωμένες πληροφορίες και να διατάσσουν τον τερματισμό μιας απαγορευμένης πρακτικής, κατά περίπτωση.
- (34) Η ύπαρξη ενός αποτρεπτικού παράγοντα, όπως είναι η εξουσία επιβολής ή κίνησης διαδικασίας, π.χ. διαδικασίας επιβολής προστίμων, από δικαστήρια, και άλλων εξίσου αποτελεσματικών κυρώσεων και δημοσίευσης των αποτελεσμάτων ερευνών, συμπεριλαμβανομένης της δημοσίευσης πληροφοριών σχετικά με αγοραστές που έχουν διαπράξει παραβάσεις, μπορεί να ενθαρρύνει αλλαγές συμπεριφοράς και την εφαρμογή προδικαστικών λύσεων μεταξύ των μερών και, συνεπώς, θα πρέπει να αποτελεί μέρος των εξουσιών των αρχών επιβολής. Τα πρόστιμα μπορεί να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά και αποτρεπτικά. Ωστόσο, η αρχή επιβολής θα πρέπει να δύναται να αποφασίσει ποια από τις εξουσίες της θα ασκήσει σε κάθε έρευνα και αν θα επιβάλει πρόστιμο ή θα κινήσει διαδικασία για την επιβολή προστίμου ή άλλης εξίσου αποτελεσματικής κύρωσης.
- (35) Η άσκηση των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στις αρχές επιβολής βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να υπόκειται σε κατάλληλες διασφαλίσεις οι οποίες πληρούν τα πρότυπα των γενικών αρχών του δικαίου της Ένωσης και του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβανομένου του σεβασμού των δικαιωμάτων άμυνας του αγοραστή.
- (36) Η Επιτροπή και οι αρχές επιβολής των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται στενά ώστε να εξασφαλίζουν μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία. Πιο συγκεκριμένα, οι αρχές επιβολής θα πρέπει να συντρέχουν η μία την άλλη, για παράδειγμα, μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και της παροχής συνδρομής στο πλαίσιο ερευνών που έχουν διασυνοριακή διάσταση.
- (37) Για τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής επιβολής, η Επιτροπή θα πρέπει να συμβάλλει στη διοργάνωση τακτικών συναντήσεων μεταξύ των αρχών επιβολής των κρατών μελών, στο πλαίσιο των οποίων μπορούν να ανταλλάσσονται βέλτιστες πρακτικές, νέες εξελίξεις, πρακτικές επιβολής και συστάσεις όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.
- (38) Για τη διευκόλυνση των ανταλλαγών αυτών, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει μια δημόσια ιστοσελίδα που θα περιέχει αναφορές στις εθνικές αρχές επιβολής, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τις εθνικές διατάξεις για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.
- (39) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των κρατών μελών διαθέτει ήδη εθνικούς κανόνες για αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, αν και απαντώνται αποκλίσεις, ενδείκνυται να χρησιμοποιηθεί μία οδηγία για να καθιερωθεί ένα ελάχιστο πρότυπο προστασίας βάσει του ενωσιακού δικαίου. Αυτό θα πρέπει να δώσει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ενσωματώσουν τους σχετικούς κανόνες στην εθνική τους έννομη τάξη ούτως ώστε να δημιουργηθούν συνεκτικά καθεστώτα. Δεν θα πρέπει να απαγορεύεται στα κράτη μέλη να διατηρούν ή να θεσπίζουν στην επικράτειά τους αυστηρότερους εθνικούς κανόνες, οι οποίοι προβλέπουν υψηλότερο επίπεδο προστασίας έναντι αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, εντός των ορίων του δικαίου της Ένωσης που εφαρμόζεται στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, υπό την προϋπόθεση ότι οι κανόνες αυτοί είναι αναλογικοί.
- (40) Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες προορισμένους να καταπολεμούν αθέμιτες εμπορικές πρακτικές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εντός των ορίων του δικαίου της Ένωσης που εφαρμόζεται στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς υπό την προϋπόθεση ότι οι κανόνες αυτοί είναι αναλογικοί. Τέτοιοι εθνικοί κανόνες θα μπορούσαν να υπερβαίνουν την παρούσα οδηγία, για παράδειγμα, όσον αφορά το μέγεθος των αγοραστών και των προμηθευτών, την προστασία των αγοραστών καθώς και το εύρος των προϊόντων και των υπηρεσιών. Οι εν λόγω εθνικοί κανόνες θα μπορούσαν επίσης να υπερβαίνουν τον αριθμό και το είδος των απαγορευμένων αθέμιτων εμπορικών πρακτικών που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία.
- (41) Τέτοιοι εθνικοί κανόνες θα εφαρμόζονται παράλληλα με εθελοντικά μέτρα διακυβέρνησης, όπως εθνικούς κώδικες δεοντολογίας ή την πρωτοβουλία για την αλυσίδα εφοδιασμού. Η χρήση προαιρετικής εναλλακτικής επίλυσης διαφορών μεταξύ προμηθευτών και αγοραστών θα πρέπει να ενθαρρύνεται ρητώς, με την επιφύλαξη του δικαιώματος του προμηθευτή να υποβάλλει καταγγελίες ή να προσφεύγει στα πολιτικά δικαστήρια.
- (42) Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει μια συνολική εικόνα της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας. Προς τον σκοπό αυτό, οι αρχές επιβολής των κρατών μελών θα πρέπει να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή. Οι εν λόγω εκθέσεις θα πρέπει, κατά περίπτωση, να παρέχουν ποσοτικές και ποιοτικές πληροφορίες σχετικά με καταγγελίες, έρευνες και ειλημμένες αποφάσεις. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκ πλήρωσης της υποχρέωσης

υποβολής εκθέσεων, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (7).

- (43) Για αποτελεσματική εφαρμογή της πολιτικής σχετικά με αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να υποβάλλει μια έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών. Η εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει να αξιολογεί, ειδικότερα, την αποτελεσματικότητα των εθνικών μέτρων που αποσκοπούν στην καταπολέμηση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων και την αποτελεσματικότητα της συνεργασίας μεταξύ των αρχών επιβολής. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης, θα πρέπει επίσης να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο ερώτημα κατά πόσον η προστασία των αγοραστών γεωργικών προϊόντων και τροφίμων στην αλυσίδα εφοδιασμού – πέραν της προστασίας των προμηθευτών - θα ήταν δικαιολογημένη στο μέλλον. Η έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετικές προτάσεις.
- (44) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η θέσπιση ελάχιστου ενωσιακού προτύπου προστασίας, εναρμονίζοντας αποκλίνοντα μέτρα των κρατών μελών που αφορούν αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορούν όμως λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Προκειμένου να καταπολεμηθούν οι πρακτικές που καταφανώς παρεκκλίνουν από την ορθή εμπορική συμπεριφορά, αντιβαίνουν στην καλή πίστη και τα χρηστά συναλλακτικά ήθη και επιβάλλονται μονομερώς από έναν εμπορικό εταίρο σε έναν άλλο, η παρούσα οδηγία καθορίζει ελάχιστο κατάλογο απαγορευμένων αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στις σχέσεις μεταξύ αγοραστών και προμηθευτών στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων και θεσπίζει ελάχιστους κανόνες σχετικά με την επιβολή των εν λόγω απαγορεύσεων και ρυθμίσεων για τον συντονισμό μεταξύ των αρχών επιβολής.
2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε ορισμένες αθέμιτες εμπορικές πρακτικές οι οποίες προκύπτουν σε σχέση με τις πωλήσεις γεωργικών προϊόντων και τροφίμων από:
- α) προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 2 000 000 EUR σε αγοραστές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 2 000 000 EUR·
 - β) προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 2 000 000 EUR που δεν υπερβαίνει τα 10 000 000 EUR σε αγοραστές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 10 000 000 EUR·
 - γ) προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 10 000 000 EUR που δεν υπερβαίνει τα 50 000 000 EUR σε αγοραστές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 50 000 000 EUR·
 - δ) προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 50 000 000 EUR που δεν υπερβαίνει τα 150 000 000 EUR σε αγοραστές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 150 000 000 EUR·
 - ε) προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 150 000 000 EUR που δεν υπερβαίνει τα 350 000 000 EUR σε αγοραστές με ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 350 000 000 EUR.

Ο ετήσιος κύκλος εργασιών προμηθευτών και αγοραστών που αναφέρεται στα στοιχεία α) έως ε) του πρώτου εδαφίου νοείται σύμφωνα με τα σχετικά μέρη του παραρτήματος στη σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής (8), και ιδίως τα άρθρα 3, 4 και 6 αυτού, συμπεριλαμβανομένων των ορισμών της «ανεξάρτητης επιχείρησης», της «συνεργαζόμενης επιχείρησης», της «συνδεδεμένης επιχείρησης» και άλλων θεμάτων σχετικών με τον ετήσιο κύκλο εργασιών.

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

(8) Σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36).

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται όσον αφορά πωλήσεις γεωργικών προϊόντων και τροφίμων από προμηθευτές με ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 350 000 000 EUR προς όλους τους αγοραστές που είναι δημόσιες αρχές.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις πωλήσεις, όταν είτε ο προμηθευτής είτε ο αγοραστής, ή αμφότεροι, είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στις υπηρεσίες, στον βαθμό που αναφέρεται ρητώς στο άρθρο 3, οι οποίες παρέχονται από τον αγοραστή στον προμηθευτή.

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε συμφωνίες μεταξύ προμηθευτών και καταναλωτών.

3. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε συμφωνίες προμήθειας που συνάπτονται μετά την ημερομηνία εφαρμογής των διατάξεων μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

4. Οι συμβάσεις προμήθειας που συνάπτονται πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των διατάξεων μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο ευθυγραμμίζονται προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας εντός 12 μηνών μετά την εν λόγω ημερομηνία δημοσίευσης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα»: τα προϊόντα που παρατίθενται στο παράρτημα I της ΣΛΕΕ καθώς και προϊόντα που δεν παρατίθενται σε αυτό το παράρτημα, αλλά μεταποιούνται για να χρησιμοποιηθούν ως τρόφιμα με τη χρήση προϊόντων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα αυτό·
- 2) «αγοραστής»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ανεξαρτήτως του τόπου εγκατάστασης του εν λόγω προσώπου, ή οποιαδήποτε δημόσια αρχή, στην Ένωση που αγοράζει γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα· ο όρος «αγοραστής» μπορεί να περιλαμβάνει μια ομάδα τέτοιων φυσικών και νομικών προσώπων·
- 3) «δημόσια αρχή»: οι εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μίας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς που διέπονται από το δημόσιο δίκαιο·
- 4) «προμηθευτής»: οποιοδήποτε παραγωγός γεωργικών προϊόντων ή οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής του, που πωλεί γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα. Ο όρος «προμηθευτής» μπορεί να περιλαμβάνει μια ομάδα τέτοιων παραγωγών γεωργικών προϊόντων ή μια ομάδα τέτοιων φυσικών και νομικών προσώπων, όπως οργανώσεις παραγωγών, οργανώσεις προμηθευτών και ενώσεις τέτοιων οργανώσεων·
- 5) «αλλοιώσιμα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα»: γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, τα οποία από τη φύση τους ή στο στάδιο της μεταποίησης, ενδέχεται να καταστούν ακατάλληλα προς πώληση εντός 30 ημερών μετά από τη συγκομιδή, την παραγωγή ή τη μεταποίηση.

Άρθρο 3

Απαγόρευση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την απαγόρευση τουλάχιστον όλων των ακόλουθων αθέμιτων εμπορικών πρακτικών:

α) ο αγοραστής πληρώνει τον προμηθευτή,

i) όταν η συμφωνία προμήθειας προβλέπει παράδοση των προϊόντων σε τακτική βάση:

— για τα αναλώσιμα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, μετά την παρέλευση 30 ημερών από τη λήξη συμφωνηθείσας προθεσμίας παράδοσης κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν παραδόσεις ή 30 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού για την εν λόγω προθεσμία παράδοσης, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη,

— για άλλα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, μετά την παρέλευση 60 ημερών από τη λήξη συμφωνηθείσας προθεσμίας παράδοσης κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν παραδόσεις ή 60 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού για την εν λόγω προθεσμία παράδοσης, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη,

για τους σκοπούς των προθεσμιών πληρωμής που προβλέπονται στο παρόν σημείο, οι συμφωνηθείσες προθεσμίες παράδοσης θεωρούνται σε κάθε περίπτωση ότι δεν υπερβαίνουν τον ένα μήνα·

- ii) όταν η συμφωνία προμήθειας δεν προβλέπει παράδοση των προϊόντων σε τακτική βάση:
- για αναλώσιμα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, μετά την παρέλευση 30 ημερών από την ημερομηνία παράδοσης ή 60 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη,
 - για άλλα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα, μετά την παρέλευση 60 ημερών από την ημερομηνία παράδοσης ή 60 ημερών από την ημερομηνία καθορισμού του καταβλητέου ποσού, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη.

Παρά τα προβλεπόμενα στις περιπτώσεις i) και ii) του παρόντος σημείου, όταν ο αγοραστής καθορίζει το καταβλητέο ποσό:

- οι προθεσμίες πληρωμής που αναφέρονται στο σημείο i) αρχίζουν να υπολογίζονται από τη λήξη της συμφωνηθείσας προθεσμίας παράδοσης κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν παραδόσεις, και
 - οι προθεσμίες πληρωμής που αναφέρονται στο σημείο ii) αρχίζουν να υπολογίζονται από την ημερομηνία παράδοσης·
- β) ο αγοραστής ακυρώνει παραγγελίες αλλοιώσιμων γεωργικών προϊόντων και τροφίμων με τόσο σύντομη ανακοίνωση που δεν μπορεί να αναμένεται ευλόγως από τον προμηθευτή να βρει εναλλακτική λύση για να διαθέσει στο εμπόριο ή να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω προϊόντα· ανακοίνωση εντός προθεσμίας μικρότερης των 30 ημερών θεωρείται πάντοτε σύντομη ανακοίνωση. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν προθεσμίες βραχύτερες των 30 ημερών για συγκεκριμένους τομείς, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις·
- γ) ο αγοραστής αλλάζει μονομερώς τους όρους μιας συμφωνίας προμήθειας για γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα όσον αφορά τη συχνότητα, τη μέθοδο, τον τόπο, το χρονοδιάγραμμα ή τον όγκο της προμήθειας ή της παράδοσης των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, τα πρότυπα ποιότητας, τους όρους πληρωμής ή τις τιμές ή όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, εφόσον αναφέρονται ρητώς στην παράγραφο 2·
- δ) ο αγοραστής απαιτεί πληρωμές από τον προμηθευτή που δεν σχετίζονται με την πώληση των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων του προμηθευτή·
- ε) ο αγοραστής απαιτεί από τον προμηθευτή να πληρώσει για την επιδείνωση ή την απώλεια, ή αμφότερες, γεωργικών προϊόντων και τροφίμων που προκύπτει στις εγκαταστάσεις του αγοραστή αφού η κυριότητα έχει μεταβιβαστεί στον αγοραστή, όταν η εν λόγω επιδείνωση ή απώλεια δεν προκλήθηκε από αμέλεια ή από σφάλμα του προμηθευτή·
- στ) ο αγοραστής αρνείται να επιβεβαιώσει γραπτώς τους όρους συμφωνίας προμήθειας μεταξύ του αγοραστή και του προμηθευτή για τους οποίους ο προμηθευτής ζήτησε γραπτή επιβεβαίωση. Τούτο δεν ισχύει όταν η συμφωνία προμήθειας αφορά προϊόντα που παραδίδονται από ένα μέλος οργάνωσης παραγωγών, περιλαμβανομένου ενός συνεταιρισμού, στην οργάνωση παραγωγών της οποίας ο συγκεκριμένος προμηθευτής είναι μέλος, εάν το καταστατικό της εν λόγω οργάνωσης παραγωγών ή οι κανόνες και οι αποφάσεις που προβλέπονται ή προκύπτουν από το εν λόγω καταστατικό περιλαμβάνουν διατάξεις που παράγουν παρόμοια αποτελέσματα με τους όρους της συμφωνίας προμήθειας·
- ζ) ο αγοραστής αποκτά παράνομα, χρησιμοποιεί ή αποκαλύπτει εμπορικό μυστικό του προμηθευτή κατά την έννοια της οδηγίας (ΕΕ) 2016/943 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)·
- η) ο αγοραστής απειλεί να πραγματοποιήσει ή πραγματοποιεί πράξεις εμπορικών αντιποίνων κατά του προμηθευτή, εάν ο προμηθευτής ασκεί τα συμβατικά ή νομικά του δικαιώματα, μεταξύ άλλων, μέσω υποβολής καταγγελίας στις αρχές επιβολής ή μέσω συνεργασίας με τις αρχές επιβολής κατά τη διάρκεια έρευνας·
- θ) ο αγοραστής απαιτεί αποζημίωση από τον προμηθευτή για το κόστος εξέτασης καταγγελιών πελατών που σχετίζονται με την πώληση των προϊόντων του προμηθευτή, παρά την απουσία αμέλειας ή σφάλματος του προμηθευτή·

Η απαγόρευση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) εφαρμόζεται με την επιφύλαξη:

- των συνεπειών των καθυστερήσεων πληρωμών και των μέτρων αποκατάστασης όπως προβλέπονται στην οδηγία 2011/7/ΕΕ, που εφαρμόζονται, κατά παρέκκλιση από τις προθεσμίες πληρωμής που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, βάσει των προθεσμιών πληρωμής που ορίζονται στην παρούσα οδηγία,
- της επιλογής αγοραστή και προμηθευτή να συμφωνήσουν ρήτρα επιμερισμού της αξίας, κατά την έννοια του άρθρου 172α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.

(*) Οδηγία (ΕΕ) 2016/943 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, περί προστασίας της τεχνολογίας και των επιχειρηματικών πληροφοριών που δεν έχουν αποκαλυφθεί (εμπορικό απόρρητο) από την παράνομη απόκτηση, χρήση και αποκάλυψή τους (ΕΕ L 157 της 15.6.2016, σ. 1).

Η απαγόρευση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται στις πληρωμές:

- που πραγματοποιεί αγοραστής σε προμηθευτή, εφόσον οι πληρωμές αυτές πραγματοποιούνται στο πλαίσιο προγράμματος για τα σχολεία σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013,
- που πραγματοποιούν δημόσιες επιχειρήσεις που παρέχουν υγειονομική μέριμνα, κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 2011/7/ΕΕ,
- στο πλαίσιο συμφωνιών προμήθειας μεταξύ προμηθευτών σταφυλιών ή γλεύκους για την παραγωγή οίνου και των άμεσων αγοραστών τους, εφόσον:
 - i) οι ειδικοί όροι πληρωμής για τις συναλλαγές πώλησης περιλαμβάνονται στις τυποποιημένες συμβάσεις που έχουν καταστεί δεσμευτικές από το κράτος μέλος δυνάμει του άρθρου 164 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, και η εν λόγω επέκταση της ισχύος των τυποποιημένων συμβάσεων ανανεώνεται από τα κράτη μέλη από την ημερομηνία αυτή χωρίς σημαντικές αλλαγές των όρων πληρωμής σε βάρος των προμηθευτών σταφυλιών ή γλεύκους και
 - ii) οι συμφωνίες προμήθειας μεταξύ των προμηθευτών σταφυλιών ή γλεύκους για την παραγωγή οίνου και των άμεσων αγοραστών τους είναι πολυετείς ή καθίστανται πολυετείς.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τουλάχιστον όλες οι ακόλουθες εμπορικές πρακτικές απαγορεύονται, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί προηγουμένως με σαφείς και αδιαμφισβήτητους όρους στη συμφωνία προμήθειας ή σε επακόλουθη συμφωνία μεταξύ προμηθευτή και αγοραστή.

- α) ο αγοραστής επιστρέφει στον προμηθευτή γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα που δεν πωλήθηκαν, χωρίς να πληρώνει για τα εν λόγω προϊόντα ή για τη διάθεση των προϊόντων αυτών ή και για τα δύο·
- β) ο προμηθευτής χρεώνεται πληρωμή ως προϋπόθεση για να αποθεματοποιήσει, να εκθέσει ή να προσθέσει στους καταλόγους γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα ή να διαθέσει τα προϊόντα αυτά στην αγορά·
- γ) ο αγοραστής απαιτεί από τον προμηθευτή να βαρύνεται με το σύνολο ή με μέρος του κόστους οποιωνδήποτε εκπτώσεων σε γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα που πωλούνται από τον αγοραστή ως μέρος προώθησης·
- δ) ο αγοραστής απαιτεί από τον προμηθευτή να πληρώσει για τη διαφήμιση από τον αγοραστή γεωργικών προϊόντων και τροφίμων·
- ε) ο αγοραστής απαιτεί από τον προμηθευτή να πληρώσει για την εμπορία από τον αγοραστή γεωργικών προϊόντων και τροφίμων·
- στ) ο αγοραστής χρεώνει τον προμηθευτή για το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διαρρύθμιση των χώρων που χρησιμοποιούνται για την πώληση των προϊόντων του προμηθευτή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η εμπορική πρακτική που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) απαγορεύεται, εκτός εάν ο αγοραστής, πριν από την προώθηση, η οποία ξεκινά από τον αγοραστή, προσδιορίζει το χρονικό διάστημα της προώθησης και την αναμενόμενη ποσότητα γεωργικών προϊόντων και τροφίμων προς παραγγελία στην τιμή με έκπτωση.

3. Όταν απαιτείται πληρωμή από τον αγοραστή για τις καταστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία β), γ), δ), ε) ή στ), εάν ζητηθεί από τον προμηθευτή, ο αγοραστής παρέχει στον προμηθευτή γραπτώς μια εκτίμηση των πληρωμών ανά μονάδα ή των συνολικών πληρωμών, ανάλογα με την περίπτωση, και, όσον αφορά τις καταστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία β), δ), ε) ή στ), παρέχει επίσης γραπτώς μια εκτίμηση του κόστους για τους προμηθευτές, καθώς και τη βάση αυτής της εκτίμησης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι απαγορεύσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 συνιστούν υπερισχύουσες υποχρεωτικές διατάξεις, οι οποίες εφαρμόζονται σε οποιαδήποτε κατάσταση η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω απαγορεύσεων, ανεξάρτητα από το δίκαιο που θα εφαρμοζόταν σε διαφορετική περίπτωση στη συμφωνία προμήθειας μεταξύ των μερών.

Άρθρο 4

Οριζόμενες αρχές επιβολής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ή περισσότερες αρχές για την επιβολή των απαγορεύσεων που καθορίζονται στο άρθρο 3 σε εθνικό επίπεδο («αρχή επιβολής») και ενημερώνει την Επιτροπή για τον ορισμό αυτόν.
2. Εάν ένα κράτος μέλος ορίσει περισσότερες από μία αρχές επιβολής στην επικράτειά του, ορίζει ένα ενιαίο σημείο επαφής για τη συνεργασία τόσο μεταξύ των αρχών επιβολής, όσο και τη συνεργασία με την Επιτροπή.

Άρθρο 5

Καταγγελίες και εμπιστευτικότητα

1. Οι προμηθευτές δύνανται να υποβάλλουν καταγγελίες είτε στην αρχή επιβολής του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένοι είτε στην αρχή επιβολής του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αγοραστής για τον οποίο υπάρχουν υπόνοιες ότι έχει επιδοθεί σε αθέμιτη εμπορική πρακτική. Η αρχή επιβολής στην οποία απευθύνεται η καταγγελία είναι αρμόδια να επιβάλλει τις απαγορεύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3.
2. Οργανώσεις παραγωγών, άλλες οργανώσεις προμηθευτών και ενώσεις τέτοιων οργανώσεων, έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελία κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων των μελών τους ή, κατά περίπτωση, ενός ή περισσότερων μελών των οργανισμών μελών τους, όταν τα εν λόγω μέλη θεωρούν ότι επηρεάζονται από απαγορευμένη εμπορική πρακτική. Άλλες οργανώσεις που έχουν έννομο συμφέρον στην εκπροσώπηση προμηθευτών έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελίες κατόπιν αιτήματος ενός προμηθευτή και προς το συμφέρον του εν λόγω προμηθευτή, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω οργανώσεις είναι ανεξάρτητα νομικά πρόσωπα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, εάν το ζητεί ο καταγγέλλων, η αρχή επιβολής λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για τη δέουσα προστασία της ταυτότητας του καταγγέλλοντος ή των μελών ή προμηθευτών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και για τη δέουσα προστασία κάθε άλλης πληροφορίας για την οποία ο καταγγέλλων θεωρεί ότι η κοινολόγησή τέτοιας πληροφορίας θα ήταν επίζημια για τα συμφέροντά του ίδιου ή των εν λόγω μελών ή προμηθευτών. Ο καταγγέλλων προσδιορίζει τυχόν πληροφορίες για τις οποίες ζητεί εμπιστευτικότητα.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρχή επιβολής που παραλαμβάνει την καταγγελία ενημερώνει τον καταγγέλλοντα, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος μετά την παραλαβή της καταγγελίας, για τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να δώσει συνέχεια στην καταγγελία.
5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, σε περίπτωση που μια αρχή επιβολής θεωρεί ότι δεν υπάρχουν επαρκείς λόγοι για να δοθεί συνέχεια σε καταγγελία, ενημερώνει τον καταγγέλλοντα σχετικά με τους λόγους εντός εύλογου χρονικού διαστήματος μετά την παραλαβή της καταγγελίας.
6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, σε περίπτωση που μια αρχή επιβολής θεωρεί ότι υπάρχουν επαρκείς λόγοι για να δοθεί συνέχεια σε καταγγελία, κινεί, διενεργεί και περατώνει έρευνα της καταγγελίας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρχή επιβολής, όταν διαπιστώνει ότι ένας αγοραστής έχει παραβεί τις απαγορεύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, απαιτεί από τον αγοραστή να παύσει την απαγορευμένη εμπορική πρακτική.

Άρθρο 6

Εξουσίες των αρχών επιβολής

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε αρχή επιβολής τους διαθέτει τους πόρους και την εμπειρογνομosύνη που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων της και της αναθέτουν τις ακόλουθες εξουσίες:
 - α) την εξουσία να κινεί και να διεξάγει έρευνες ίδια πρωτοβουλία ή βάσει καταγγελίας·
 - β) την εξουσία να απαιτεί από τους αγοραστής και τους προμηθευτές να παρέχουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τη διεξαγωγή ερευνών σχετικά με τις απαγορευμένες εμπορικές πρακτικές·
 - γ) την εξουσία να διενεργεί αιφνιδιαστικές επιτόπιες επιθεωρήσεις, στο πλαίσιο των ερευνών της, σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και διαδικασίες·
 - δ) την εξουσία να λαμβάνει αποφάσεις οι οποίες διαπιστώνουν παράβαση των απαγορεύσεων που καθορίζονται στο άρθρο 3 και απαιτεί από τον αγοραστή να παύσει την απαγορευμένη εμπορική πρακτική· η αρχή αυτή δύναται να μην λάβει τέτοια απόφαση, εάν αυτή ενέχει κίνδυνο να αποκαλύψει την ταυτότητα ενός καταγγέλλοντος ή να κοινολογήσει τυχόν άλλες πληροφορίες των οποίων η κοινολόγηση θεωρείται από τον καταγγέλλοντα ζημιόγωνα για τα συμφέροντά του, και υπό την προϋπόθεση ότι ο καταγγέλλων έχει προσδιορίσει αυτές τις πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3·
 - ε) την εξουσία να επιβάλλει ή να κινήσει διαδικασία για την επιβολή προστίμων και άλλων ισοδυνάμων κυρώσεων, καθώς και προσωρινών μέτρων, στον αυτουργό της παράβασης, σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και διαδικασίες·
 - στ) την εξουσία να δημοσιεύει τακτικά τις αποφάσεις της που έχουν ληφθεί με βάση τα στοιχεία δ) και ε).

Οι κυρώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη φύση, τη διάρκεια, τη συχνότητα και τη σοβαρότητα της παράβασης.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η άσκηση των εξουσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υπόκειται σε ενδεδειγμένες εγγυήσεις όσον αφορά τα δικαιώματα άμυνας, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του ενωσιακού δικαίου και τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ άλλων σε περιπτώσεις όπου ο καταγγέλλων ζητεί εμπιστευτική μεταχείριση των πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3.

Άρθρο 7

Εναλλακτική επίλυση διαφορών

Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των προμηθευτών να υποβάλλουν καταγγελίες δυνάμει του άρθρου 5, καθώς και των εξουσιών των αρχών επιβολής σύμφωνα με το άρθρο 6, τα κράτη μέλη μπορούν να προωθούν την εθελοντική χρήση αποτελεσματικών και ανεξάρτητων μηχανισμών εναλλακτικής επίλυσης διαφορών, όπως της διαμεσολάβησης, με σκοπό την επίλυση των διαφορών μεταξύ προμηθευτών και αγοραστών όσον αφορά τη χρήση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών από τον αγοραστή.

Άρθρο 8

Συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρχές επιβολής συνεργάζονται αποτελεσματικά μεταξύ τους και με την Επιτροπή και ότι παρέχουν αμοιβαία συνδρομή στο πλαίσιο ερευνών που έχουν διασυνοριακή διάσταση.

2. Οι αρχές επιβολής συνεδριάζουν τουλάχιστον μία φορά ετησίως για να συζητούν σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, με βάση τις ετήσιες εκθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2. Οι αρχές επιβολής συζητούν βέλτιστες πρακτικές, νέες περιπτώσεις και νέες εξελίξεις στον τομέα των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων, και ανταλλάσσουν πληροφορίες, ιδίως όσον αφορά τα εκτελεστικά μέτρα που έχουν εγκρίνει σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και όσον αφορά τις πρακτικές επιβολής τους. Οι αρχές επιβολής μπορούν να εκδίδουν συστάσεις, με σκοπό να ενθαρρύνουν τη συνεκτική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να βελτιώνουν την επιβολή. Η Επιτροπή διευκολύνει αυτές τις συνεδριάσεις.

3. Η Επιτροπή δημιουργεί και διαχειρίζεται δικτυακό τόπο ο οποίος επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιβολής και της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά τις ετήσιες συνεδριάσεις. Η Επιτροπή δημιουργεί δημόσιο δικτυακό τόπο ο οποίος παρέχει τα στοιχεία επικοινωνίας των οριζόμενων εκτελεστικών αρχών και παραπέμπει στους δικτυακούς τόπους των εθνικών αρχών επιβολής ή άλλων αρχών των κρατών μελών, οι οποίοι παρέχουν πληροφορίες για διατάξεις μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.

Άρθρο 9

Εθνικοί κανόνες

1. Προκειμένου να διασφαλίζεται υψηλότερο επίπεδο προστασίας, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν αυστηρότερους κανόνες με στόχο την καταπολέμηση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών από όσους θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω εθνικοί κανόνες είναι συμβατοί με τους κανόνες για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τους εθνικούς κανόνες οι οποίοι αποσκοπούν στην καταπολέμηση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες είναι συμβατοί με τους κανόνες για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Άρθρο 10

Υποβολή εκθέσεων

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οικείες αρχές επιβολής δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές τους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει τον αριθμό των καταγγελιών που υποβλήθηκαν και τον αριθμό των ερευνών που ξεκίνησαν ή περατώθηκαν το προηγούμενο έτος. Για κάθε περατωμένη έρευνα, η έκθεση περιέχει συνοπτική περιγραφή της υπόθεσης, του αποτελέσματος της έρευνας, και, κατά περίπτωση, της εισημμένης απόφασης, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας του άρθρου 5 παράγραφος 3.

2. Έως τις 15 Μαρτίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων. Αυτή η έκθεση περιλαμβάνει, ιδίως, όλα τα σχετικά δεδομένα για την εφαρμογή και την επιβολή των κανόνων δυνάμει της παρούσας οδηγίας στο οικείο κράτος μέλος, κατά το προηγούμενο έτος.

3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:
- κανόνες σχετικά με την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών για την εφαρμογή της παραγράφου 2·
 - ρυθμίσεις για τη διαχείριση των πληροφοριών προς αποστολή από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή και κανόνες σχετικά με το περιεχόμενο και τη μορφή των εν λόγω πληροφοριών·
 - ρυθμίσεις για τη διαβίβαση ή τη διάθεση πληροφοριών και εγγράφων στα κράτη μέλη, τους διεθνείς οργανισμούς, τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών ή το κοινό, με την επιφύλαξη της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και του έννομου συμφέροντος των παραγωγών γεωργικών προϊόντων και των επιχειρήσεων για προστασία του επιχειρηματικού τους απορρήτου.

Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 11 παράγραφος 2.

Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

- Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών, η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 229 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 12

Αξιολόγηση

- Έως την 1η Νοεμβρίου 2025, η Επιτροπή διενεργεί την πρώτη αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα κύρια πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, καθώς και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών. Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετικές προτάσεις.
- Στο πλαίσιο της αξιολόγησης εξετάζονται, τουλάχιστον:
 - η αποτελεσματικότητα των μέτρων που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο με σκοπό την καταπολέμηση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στην αλυσίδα εφοδιασμού γεωργικών προϊόντων και τροφίμων·
 - η αποτελεσματικότητα της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιβολής και, όπου κρίνεται σκόπιμο, προσδιορίζονται τρόποι για τη βελτίωση της εν λόγω συνεργασίας.
- Η Επιτροπή βασίζει την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, στις ετήσιες εκθέσεις του άρθρου 10 παράγραφος 2. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί πρόσθετες πληροφορίες από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων που εφαρμόστηκαν σε εθνικό επίπεδο και την αποτελεσματικότητα της συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής.
- Έως την 1η Νοεμβρίου 2021, η Επιτροπή υποβάλλει μια ενδιάμεση έκθεση σχετικά με την κατάσταση της μεταφοράς και της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, καθώς και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών.

Άρθρο 13

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

- Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως την 1η Μαΐου 2021, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές το αργότερο έως την 1η Νοεμβρίου 2021.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

- Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 14**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την πέμπτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 15**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. TAJANI

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. CIAMBA

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως το άρθρο 253, έκτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, ιδίως το άρθρο 106α, παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη το πρωτόκολλο περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως το άρθρο 63,

Εκτιμώντας ότι πρέπει να διευκρινιστούν, στον κανονισμό διαδικασίας, οι λεπτομέρειες εφαρμογής του μηχανισμού προηγούμενης εγκρίσεως της εξετάσεως των αιτήσεων αναίρεσεως τον οποίο προβλέπει το άρθρο 58α του πρωτοκόλλου περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να οριστούν τόσο ο τρόπος υποβολής και εξετάσεως των αιτήσεων εγκρίσεως όσο και η συγκεκριμένη διαδικασία που πρέπει να τηρείται κατόπιν της εξετάσεως των αιτήσεων αυτών,

Με την παρασχεθείσα στις 9 Απριλίου 2019 έγκριση του Συμβουλίου,

ΘΕΣΠΙΖΕΙ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΟΥ:

Άρθρο 1

Στον τίτλο 5 του κανονισμού διαδικασίας του Δικαστηρίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2012 ⁽¹⁾ προστίθεται το εξής κεφάλαιο:

«Κεφάλαιο 1α

ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΝΑΙΡΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 58α ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 170α

Αίτηση για την έγκριση της εξετάσεως της αιτήσεως αναίρεσεως

1. Στις περιπτώσεις του άρθρου 58α, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού, ο αναιρεσείων επισυνάπτει στο δικόγραφο της αιτήσεως αναίρεσεως αίτηση για την έγκριση της εξετάσεως της αιτήσεως αναίρεσεως στην οποία εκτίθεται το σημαντικό ζήτημα που εγείρει η αναίρεση για την ενότητα, τη συνοχή ή την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα αναγκαία στοιχεία προκειμένου το Δικαστήριο να είναι σε θέση να αποφανθεί επί της εν λόγω αιτήσεως εγκρίσεως. Ελλείψει τέτοιας αιτήσεως εγκρίσεως, ο αντιπρόεδρος του Δικαστηρίου κηρύσσει απαράδεκτη την αίτηση αναίρεσεως.

2. Η αίτηση εγκρίσεως δεν υπερβαίνει τις επτά σελίδες, οι οποίες συντάσσονται λαμβανομένων υπόψη όλων των τυπικών απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στις πρακτικές οδηγίες προς τους διαδίκους, σχετικά με τις υποθέσεις που άγονται ενώπιον του Δικαστηρίου, οι οποίες θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού.

3. Αν η αίτηση εγκρίσεως δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της προηγούμενης παραγράφου, ο γραμματέας τάσσει στον αναιρεσείοντα σύντομη προθεσμία για την τακτοποίησή της. Εφόσον εντός της προθεσμίας αυτής δεν γίνει η τακτοποίηση, ο αντιπρόεδρος του Δικαστηρίου αποφασίζει, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, κατά πόσον η μη τήρηση των διατυπώσεων αυτών συνεπάγεται το απαράδεκτο της αιτήσεως αναίρεσεως.

⁽¹⁾ ΕΕ L 265 της 29.9.2012, σ. 1 (και διορθωτικό ΕΕ L 41 της 12.2.2014, σ. 22), όπως τροποποιήθηκε στις 18 Ιουνίου 2013 (ΕΕ L 173 της 26.6.2013, σ. 65) και στις 19 Ιουλίου 2016 (ΕΕ L 217 της 12.8.2016, σ. 69).

*Άρθρο 170β***Απόφαση επί της αιτήσεως εγκρίσεως**

1. Το Δικαστήριο αποφασίζει επί της αιτήσεως εγκρίσεως το συντομότερο δυνατόν.
2. Η απόφαση επί της αιτήσεως αυτής λαμβάνεται, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακουστεί ο γενικός εισαγγελέας, από τμήμα που συγκροτείται ειδικά προς τον σκοπό αυτόν στο οποίο προεδρεύει ο αντιπρόεδρος του Δικαστηρίου και μετέχουν επίσης ο εισηγητής δικαστής και ο πρόεδρος του τριμελούς τμήματος στο οποίο είναι τοποθετημένος ο εισηγητής δικαστής κατά την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως εγκρίσεως.
3. Το Δικαστήριο αποφαινεται επί της αιτήσεως εγκρίσεως με αιτιολογημένη διάταξη.
4. Εφόσον η εξέταση της αιτήσεως αναιρέσεως εγκριθεί, εν όλω ή εν μέρει, υπό το πρίσμα των κριτηρίων του άρθρου 58α, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού, η διαδικασία συνεχίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 171 έως 190α του παρόντος κανονισμού. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου επιδίδεται, μαζί με την αίτηση αναιρέσεως, στους διαδικούς της συγκεκριμένης υποθέσεως ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και προσδιορίζει, όταν η εξέταση της αιτήσεως αναιρέσεως εγκρίνεται εν μέρει, τους λόγους αναιρέσεως ή τα σκέλη των λόγων αναιρέσεως τα οποία θα πρέπει να αφορά το υπόμνημα επί της αιτήσεως αναιρέσεως.
5. Ο γραμματέας ενημερώνει αμέσως το Γενικό Δικαστήριο, καθώς και τα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εφόσον δεν ήταν διάδικοι της συγκεκριμένης υποθέσεως ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, για την απόφαση να εγκριθεί η εξέταση της αιτήσεως αναιρέσεως.»

Άρθρο 2

Οι παρούσες τροποποιήσεις του κανονισμού διαδικασίας, το κείμενο των οποίων είναι αυθεντικό στις γλώσσες που αναφέρονται στο άρθρο 36 του κανονισμού αυτού, δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αρχίζουν να ισχύουν την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται της δημοσίευσής τους.

Λουξεμβούργο, 9 Απριλίου 2019.

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL