

Ειδική έκθεση

Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα επιβατικά αυτοκίνητα

Επιτέλους επιταχύνεται, ο δρόμος όμως είναι στρωμένος με εμπόδια



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

	Σημείο
Σύνοψη	I-X
Εισαγωγή	01-12
Οι εκπομπές CO ₂ από επιβατικά αυτοκίνητα	01-03
Δράση της ΕΕ και των κρατών μελών για τη μείωση των εκπομπών CO ₂	04-09
Επισκόπηση των συστημάτων της ΕΕ που αποσκοπούν στη διασφάλιση αξιόπιστων δεδομένων όσον αφορά τις εκπομπές CO ₂ από τα καινούργια οχήματα	10-12
Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου	13-16
Παρατηρήσεις	17-68
Ανεπαρκής η βεβαιότητα όσον αφορά την ορθότητα των τιμών CO ₂ που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης	17-29
Αδυναμίες των ελέγχων επί των τιμών CO ₂ που δήλωναν οι κατασκευαστές	18-23
Οι πληροφορίες που προέκυψαν από τις δοκιμές για τις εκπομπές ρύπων δεν αξιοποιήθηκαν, προκειμένου να αξιολογηθεί ο κίνδυνος οι τιμές CO ₂ να είναι εσφαλμένες	24-29
Η διαδικασία συλλογής και επαλήθευσης δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO ₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα βελτιώνει την ποιότητα των δεδομένων, είναι όμως χρονοβόρα	30-46
Τα συστήματα των κρατών μελών για τη συλλογή και την επαλήθευση δεδομένων παρέχουν ανεπαρκή βεβαιότητα ως προς την ποιότητα των δεδομένων	31-35
Τα προσωρινά δεδομένα δημοσιεύονται εγκαίρως, αλλά η συλλογή και η επαλήθευσή τους είναι επαχθής διαδικασία	36-40
Με την επιβεβαίωση των προσωρινών δεδομένων με τους κατασκευαστές βελτιώνεται μεν η ποιότητά τους, καθυστερεί ωστόσο η δημοσίευση των τελικών δεδομένων	41-44
Η Επιτροπή υπολόγισε ορθά τα διάφορα στοιχεία των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂	45-46

Αυστηρότερες τιμές-στόχος και διάφορα κίνητρα κατέστησαν τα ηλεκτρικά οχήματα τον βασικό μοχλό για τη μείωση των εκπομπών CO₂, το μέλλον ωστόσο επιφυλάσσει προκλήσεις 47-68

Πριν από το 2020, οι εκπομπές παρουσιάζονταν μειωμένες μόνο όταν μετρούνταν στο εργαστήριο και όχι σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης 48-52

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πρωτοστατούν στη μείωση των μέσων εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης 53-57

Οι ρυθμίσεις του κανονισμού βοήθησαν τους κατασκευαστές να επιτύχουν τις τιμές-στόχο, είχαν όμως αρνητικό αντίκτυπο στις εκπομπές CO₂ 58-62

Προκλήσεις όσον αφορά την επίτευξη των τιμών-στόχου της ΕΕ για το κλίμα 63-68

Συμπεράσματα και συστάσεις 69-78

Παράρτημα

Παράρτημα Ι – Βασικοί κανονισμοί που διέπουν τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα

Παράρτημα ΙΙ – Επισκόπηση των δοκιμών ατμοσφαιρικής ρύπανσης για οχήματα που κυκλοφορούν στα τρία κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη κατά την περίοδο 2020-2022

Παράρτημα ΙΙΙ – Βασικές διαφορές μεταξύ των διαδικασιών δοκιμών NEDC και WLTP

Συντομογραφίες

Γλωσσάριο

Απαντήσεις της Επιτροπής και του ΕΟΠ

Χρονογραμμή

Κλιμάκιο ελέγχου

Σύνοψη

I Αν και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει κατορθώσει να μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου σε πολλούς τομείς την τελευταία τριακονταετία, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τον τομέα των μεταφορών συνέχισαν να αυξάνονται. Το 2021, αυτές αντιστοιχούσαν στο 23 % των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ, με πάνω από το μισό αυτών να προέρχονται από τα επιβατικά αυτοκίνητα.

II Ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα (εφεξής «κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα») αποτελεί το βασικό μέτρο της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα καινούργια οχήματα. Αυτός προέβλεπε, από το 2010, τιμή-στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσον αφορά τις μέσες εκπομπές των καινούργιων οχημάτων, και τιμές-στόχο ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές από το 2012.

III Η παρούσα έκθεση παρέχει τα πρώτα διαφωτιστικά στοιχεία όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ο οποίος τροποποιήθηκε σημαντικά το 2019. Με τα ευρήματα και τις συστάσεις που διατυπώνουμε, επιδιώξή μας είναι να παράσχουμε στοιχεία στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε η εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα να συμβάλει με περισσότερο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, και να συνδράμουμε την ΕΕ στην επίτευξη των τιμών-στόχου της για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 και το 2050.

IV Από το 2020, 11 χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ του πρώτου κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων άρχισαν να μειώνονται σημαντικά. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ευρεία διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων, δεδομένου ότι οι πραγματικές εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα με κινητήρες εσωτερικής καύσης παραμένουν αμείωτες. Μολονότι τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα συλλέγονταν και επαληθεύονταν από την Επιτροπή σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον σχετικό κανονισμό, δεν υπάρχει επαρκής βεβαιότητα όσον αφορά την ακρίβεια των συγκεκριμένων εκπομπών που δήλωναν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τα καινούργια αυτοκίνητα στην αρχή της διαδικασίας.

V Η αιτία για την ανεπαρκή αυτή βεβαιότητα είναι διττή. Πρώτον, οι αρχές έγκρισης τύπου σε δύο από τα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε δεν είχαν διενεργήσει τους απαιτούμενους ελέγχους σε επίπεδο κατασκευαστή και η Επιτροπή δεν διαθέτει παρά περιορισμένες πληροφορίες σχετικά με τους ελέγχους αυτούς. Δεύτερον, η Επιτροπή δεν αξιοποίησε τις σχετικές με τις εκπομπές CO₂ πληροφορίες που προέκυψαν στο πλαίσιο των δοκιμών για τις εκπομπές ρύπων, προκειμένου να αξιολογήσει τον κίνδυνο οι τιμές CO₂ να είναι εσφαλμένες. Σημειωτέον ότι η χρήση τέτοιων πληροφοριών δεν αποτελούσε νομική απαίτηση.

VI Διαπιστώσαμε καθυστερήσεις στην υποβολή δεδομένων για το 2020 από τα κράτη μέλη και εντοπίσαμε προβλήματα με την πληρότητα και την ακρίβεια των δεδομένων. Η πληθώρα των ανταλλασσόμενων πληροφοριών μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και των κρατών μελών καθιστά επαχθή τη διαδικασία επιβεβαίωσης των δεδομένων. Μολαταύτα, η Επιτροπή δημοσίευσε έγκαιρα τα προσωρινά δεδομένα. Η από μέρους της επακόλουθη επιβεβαίωση των δεδομένων με τους κατασκευαστές βελτίωσε τη συνολική πληρότητα και ακρίβειά τους. Εντούτοις, η όλη διαδικασία είναι πολύ χρονοβόρα, με αποτέλεσμα τα τελικά δεδομένα για το 2020 να δημοσιευθούν εντέλει σχεδόν έναν χρόνο μετά την παρέλευση της προβλεπόμενης προθεσμίας. Είμαστε σε θέση να επιβεβαιώσουμε τους υπολογισμούς της Επιτροπής σχετικά με τις μέσες εκπομπές, τις τιμές-στόχο και τα τιμήματα υπέρβασης εκπομπών τόσο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσο και σε επίπεδο κατασκευαστή.

VII Κατά την περίοδο 2009-2019, οι μέσες πραγματικές εκπομπές των καινούργιων οχημάτων δεν μειώθηκαν, κυρίως λόγω της εστίασης των κατασκευαστών στη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο των εργαστηριακών δοκιμών και όχι σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Το 2017, κατέστη υποχρεωτική για τα καινούργια οχήματα με έγκριση τύπου η διενέργεια ενός νέου κύκλου εργαστηριακών δοκιμών που αντικατόπτριζαν καλύτερα τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Με τη νέα αυτή απαίτηση, καλύφθηκαν πολλά κενά που είχαν δημιουργηθεί στο πλαίσιο του προηγούμενου κύκλου δοκιμών και μειώθηκε η απόκλιση μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών. Από το 2022, η Επιτροπή συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης μέσω ενσωματωμένων μετρητών κατανάλωσης καυσίμου που είναι εγκατεστημένοι στα καινούργια οχήματα. Έχει, επομένως, στη διάθεσή της πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος της απόκλισης μεταξύ των εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών για τα καινούργια οχήματα που ταξινομήθηκαν από το 2021 και μετά, και θα έχει την ευχέρεια να διαπιστώσει τυχόν εκ νέου αύξηση αυτής.

VIII Διαπιστώσαμε ότι, από το 2020, έτος κατά το οποίο τέθηκαν σε ισχύ αυστηρότερες τιμές-στόχος για τις εκπομπές, ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα συνέβαλε θετικά στη μείωση των πραγματικών εκπομπών από καινούργια οχήματα, λόγω κυρίως της ευρείας διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές από καινούργια οχήματα εσωτερικής καύσης και υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να αποτελούν πηγή ανησυχίας.

IX Θεωρούμε ότι οι τιμές-στόχος για μείωση των εκπομπών CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και οι φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα έως το 2030 δεν είναι επαρκώς ευθυγραμμισμένες. Η βασική πρόκληση για την επίτευξη των τιμών-στόχου όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών για την περίοδο μετά το 2030 θα είναι να διασφαλιστεί η επαρκής διάδοση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσει η οικονομική προσιτότητα των ηλεκτρικών οχημάτων, η παροχή επαρκών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και η εξασφάλιση του εφοδιασμού με πρώτες ύλες για την παραγωγή μπαταριών.

X Συνιστούμε στην Επιτροπή:

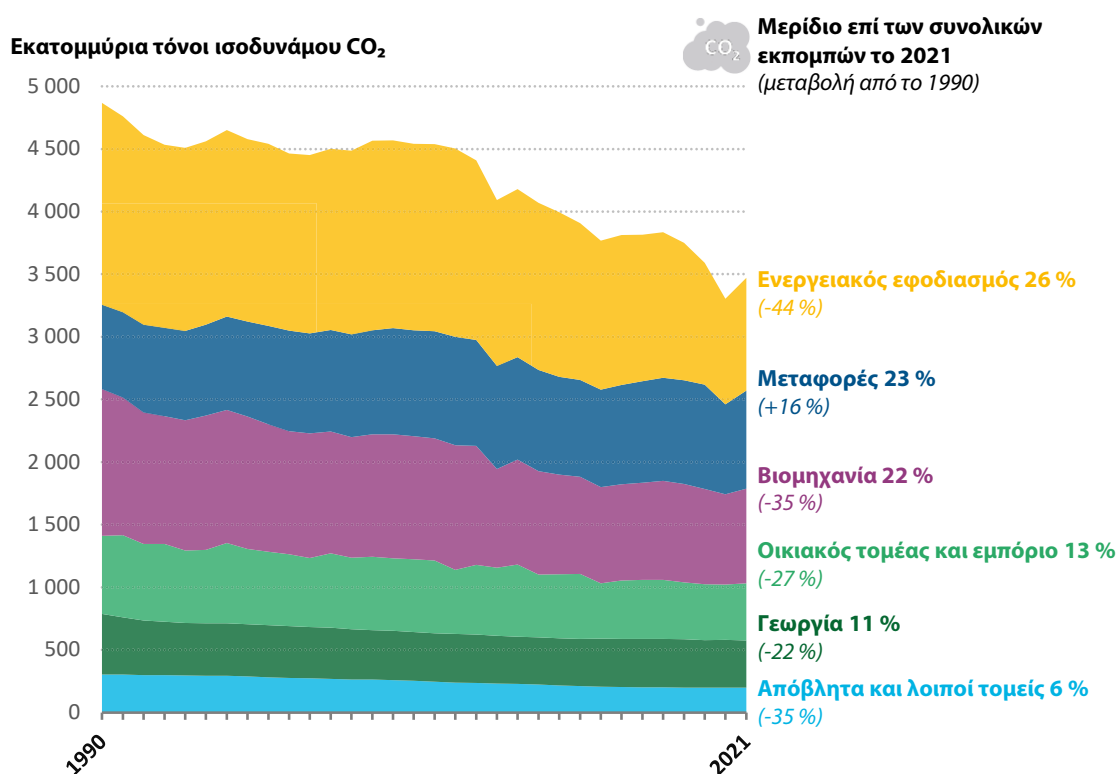
- ο να αυξήσει τον βαθμό βεβαιότητας όσον αφορά την αντιστοιχία στην πράξη των εκπομπών CO₂ από οχήματα με τα αντίστοιχα επίπεδα που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης·
- ο να αξιοποιήσει καλύτερα τα ηλεκτρονικά εργαλεία για τη συλλογή και την επαλήθευση των δεδομένων που αφορούν τα αυτοκίνητα·
- ο να επαναπροσδιορίσει τις τιμές-στόχο για μείωση των εκπομπών CO₂ με σκοπό την αντιμετώπιση των βασικών ζητημάτων που επηρεάζουν τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα.

Εισαγωγή

Οι εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα

01 Το 2021, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον τομέα των μεταφορών αντιστοιχούσαν σχεδόν στο 23 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ των 27), και αποτελούσαν τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή τέτοιων εκπομπών μετά τον τομέα του ενεργειακού εφοδιασμού¹. Στην ΕΕ, οι μεταφορές παραμένουν ο μόνος οικονομικός τομέας στον οποίο το συνολικό επίπεδο των εκπομπών δεν έχει μειωθεί από το 1990 (*γράφημα 1*).

Γράφημα 1 – ΕΕ των 27: οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά τομέα (1990-2021)



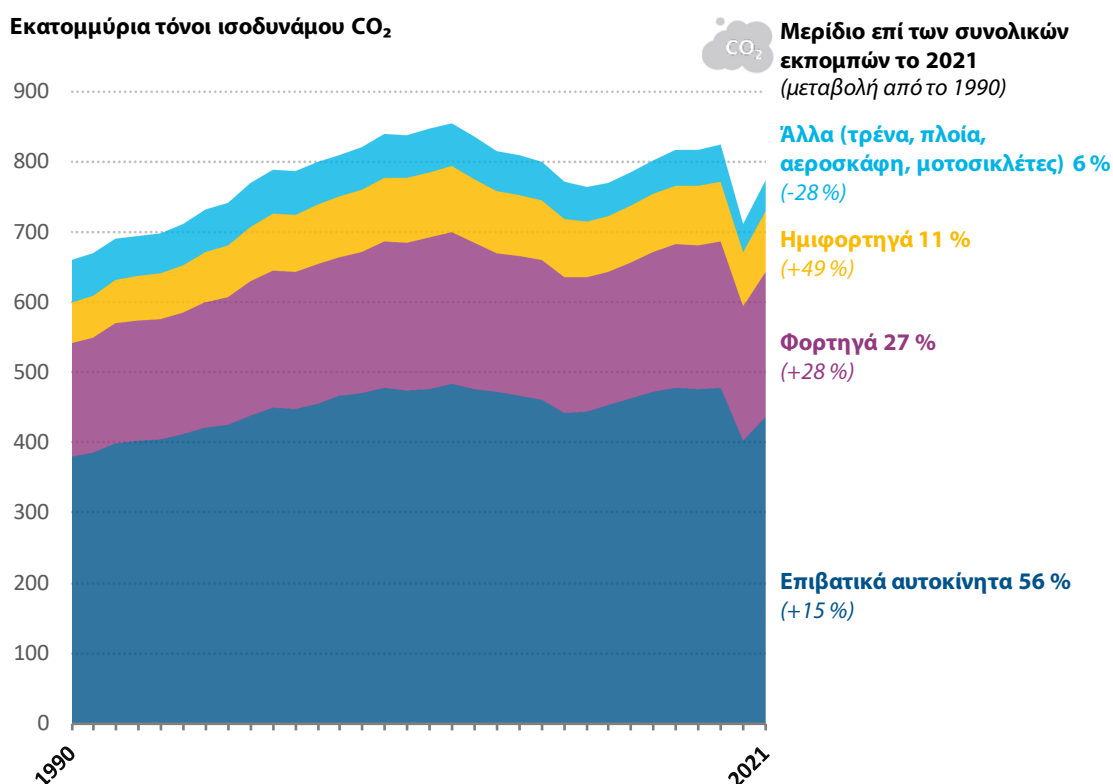
Σημ.: Στις εκπομπές από τον τομέα των μεταφορών δεν περιλαμβάνονται οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ (greenhouse gases – data viewer, 22 Ιουνίου 2023).

¹ ΕΟΠ, Greenhouse gases – data viewer, 22 Ιουνίου 2023.

02 Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα επιβατικά αυτοκίνητα αντιστοιχούσαν το 2021 στο 56 % των συνολικών εκπομπών που προέρχονταν από τον τομέα των μεταφορών². Στο **γράφημα 2** καταδεικνύεται ότι οι εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα έχουν αυξηθεί σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, εξαιρουμένων περιστασιακών μειώσεων που οφείλονταν σε οικονομική ύφεση, όπως αυτή που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 το 2020.

Γράφημα 2 – ΕΕ των 27: ανάλυση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών (1990-2021)

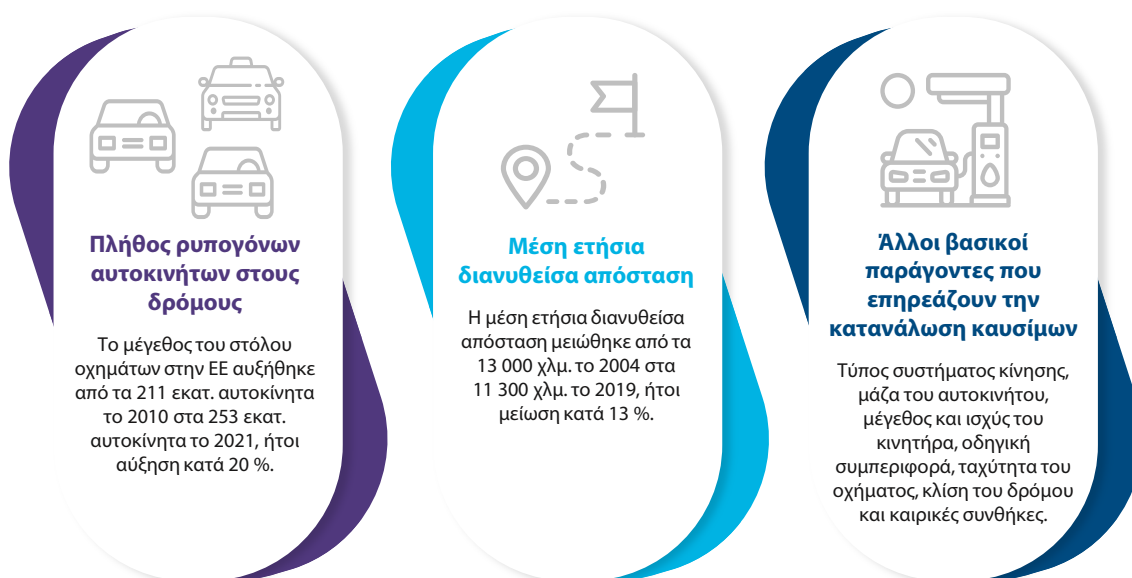


Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ (Greenhouse gases – data viewer, 18 Απριλίου 2023).

² ΕΟΠ, Greenhouse gases – data viewer, 22 Ιουνίου 2023.

03 Στο [γράφημα 3](#) παρατίθενται συνοπτικά οι βασικοί παράγοντες που συντελούν στις εκπομπές CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Γράφημα 3 – Βασικοί παράγοντες που συντελούν στις εκπομπές CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Eurostat και του έργου [Odyssee-Mure](#).

Δράση της ΕΕ και των κρατών μελών για τη μείωση των εκπομπών CO₂

04 Η ΕΕ υπέγραψε το Πρωτόκολλο του Κιότο το 1997 και δεσμεύτηκε να μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατά 20 % έως το 2020, έχοντας ως βάση αναφοράς τα επίπεδα εκπομπών του 1990. Το 2015 υπέγραψε τη συμφωνία του Παρισιού, με στόχο τον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη σε επίπεδο σαφώς χαμηλότερο των 2°C και, κατά προτίμηση, ακόμη περισσότερο στους 1,5°C, σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα.

05 Σε επίπεδο ΕΕ, η υποχρέωση που απορρέει από τη συμφωνία του Παρισιού μετουσιώθηκε στην ενδιάμεση τιμή-στόχο για το 2030 για μείωση των εκπομπών, η οποία είχε οριστεί αρχικά στο 40 %. Με την έγκριση του [ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα](#) το 2021, η εν λόγω τιμή-στόχος αυξήθηκε σε 55 %. Το νομοθέτημα αυτό προέβλεπε επίσης δεσμευτικό στόχο για μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου έως το 2050.

06 Στο [γράφημα 4](#) παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά ενωσιακά και εθνικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Γράφημα 4 – Βασικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα

	 Μέτρα της ΕΕ	 Εθνικά μέτρα
Άμεσος αντίκτυπος	• Κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα • Οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές • Κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων • Οδηγία για το νέο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (με ισχύ από το 2027)	Φόροι ή επιδοτήσεις όπως: • επιδοτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών • φόρος στα ορυκτά καύσιμα • τέλος ταξινόμησης οχημάτων με κινητήρα καύσης • ετήσια τέλη κυκλοφορίας
Έμμεσος αντίκτυπος	Συγχρηματοδότηση • ποδηλατοδρόμων, σιδηροδρομικών δικτύων • υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων • άλλων βελτιώσεων στις δημόσιες μεταφορές	Ίδια μέτρα με εκείνα της ΕΕ, στα οποία προστίθενται οι: • δωρεάν ή με μειωμένο κόστος δημόσιες μεταφορές • επιδοτήσεις για την αγορά ποδηλάτου • ρυθμίσεις τηλεργασίας

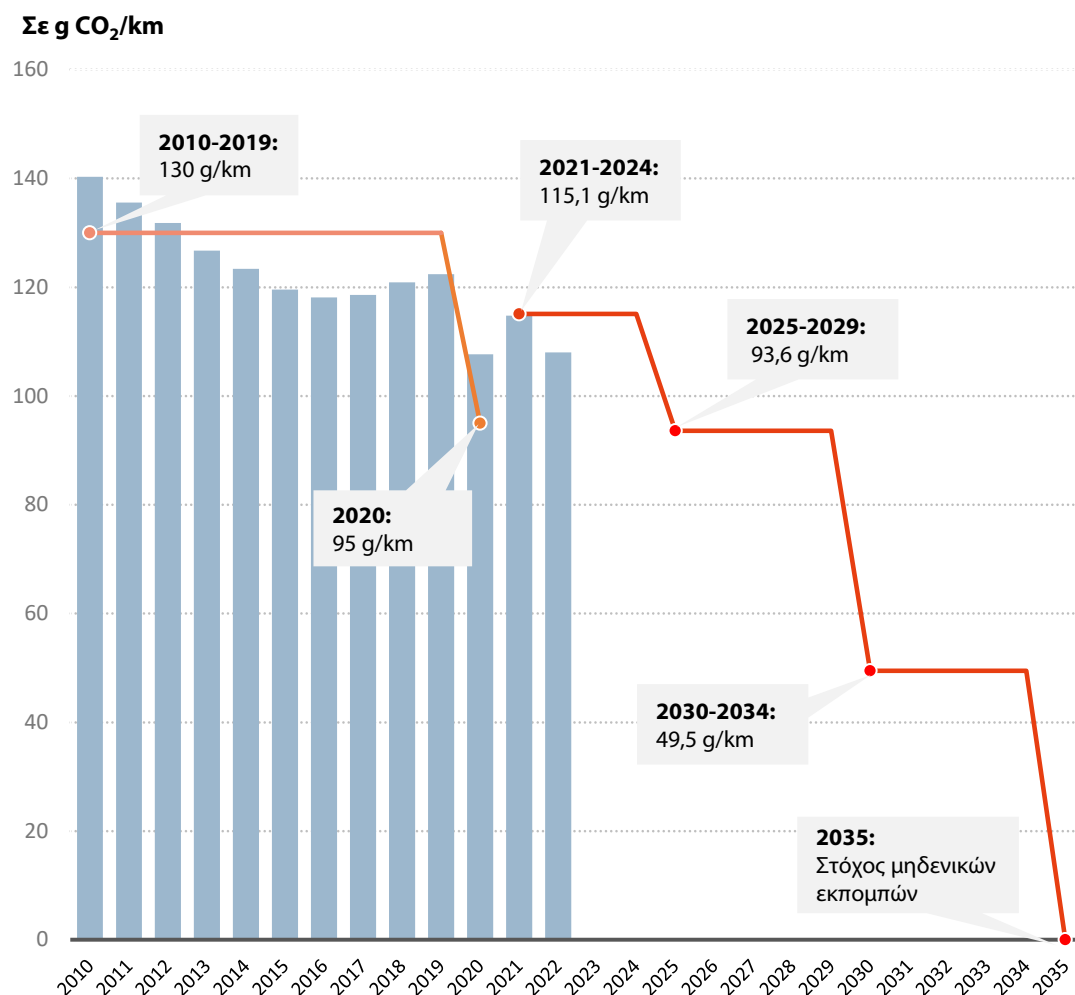
Πηγή: ΕΕΣ.

07 Ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα αποτελεί τη βασική νομοθετική πράξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα. Εγκριθείς το 2009, υπέστη σημαντικές τροποποιήσεις το 2019 (βλέπε [παράρτημα Ι](#)). Ο κανονισμός εφαρμόζεται στα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, στην Ισλανδία (από το 2018) και τη Νορβηγία (από το 2019), ενώ εφαρμοζόταν και στο Ηνωμένο Βασίλειο έως το 2020 (συνολικά, οι χώρες αυτές αναφέρονται κατωτέρω ως «χώρες που αναφέρουν στοιχεία») και δεν προβλέπει την παροχή ενωσιακής χρηματοδότησης. Επίσης, έχει ορίσει, από το 2010, τιμή-στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσον αφορά τις μέσες εκπομπές CO₂ από τα πρωτοταξινομούμενα αυτοκίνητα. Από το 2012, ορίστηκαν τιμές-στόχος για τις ειδικές εκπομπές κάθε κατασκευαστή ή ομίλου κατασκευαστών. Σε περίπτωση μη επίτευξης των εν λόγω τιμών-στόχου, οι κατασκευαστές οφείλουν να καταβάλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών. Με την πάροδο του χρόνου, οι τιμές-στόχος ειδικών εκπομπών και οι τιμές-στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ έχουν γίνει ολοένα περισσότερο φιλόδοξες, με

την έναρξη ισχύος των στόχων μηδενικών εκπομπών να έχει προγραμματιστεί για το 2035. Το 2021 η βάση επί της οποίας ορίζονταν οι εν λόγω τιμές-στόχος μετατοπίστηκε από τη διαδικασία δοκιμής υπό τον «Νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης» (New European Driving Cycle, NEDC) στην «Παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων» (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Στο [γράφημα 5](#) παρέχεται επισκόπηση των τιμών-στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και των μέσων εκπομπών CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα από το 2010³.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. [443/2009](#), κανονισμός (ΕΕ) [2019/631](#) και κανονισμός (ΕΕ) [2023/851](#).

Γράφημα 5 – Τιμές-στόχος σε επίπεδο ΕΕ και μέσες εργαστηριακές εκπομπές CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα



Τιμές-στόχος μέσω των εκπομπών CO₂ από πρωτοταξινομούμενα οχήματα για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ:

— Νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης (NEDC)

— Παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP)



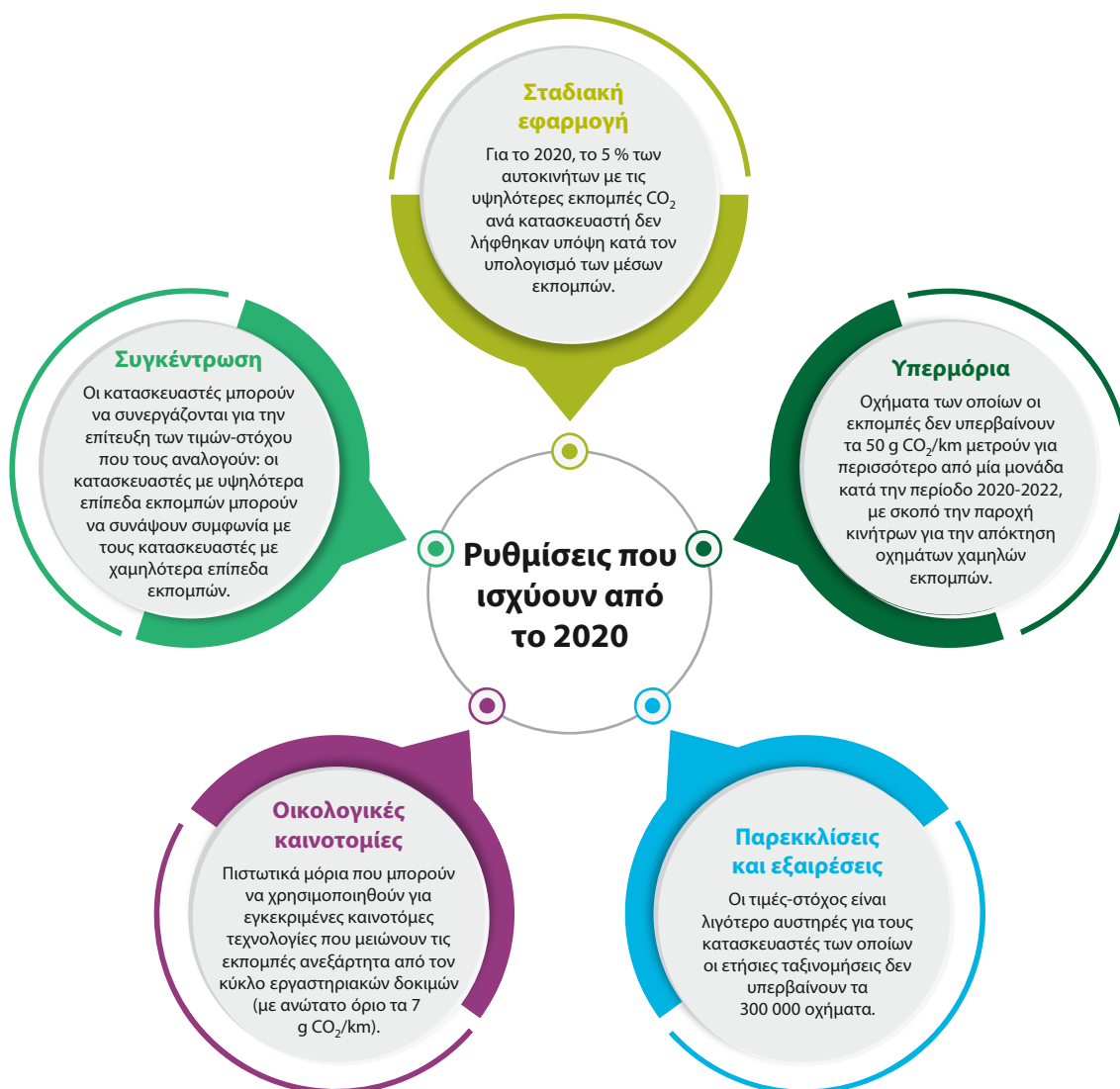
Μέσες εργαστηριακές εκπομπές CO₂ από καινούργια αυτοκίνητα

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του ΕΟΠ, του Κοινού Κέντρου Ερευνών (JRC) και των κανονισμών σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή).

08 Για τους σκοπούς του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι εκπομπές CO₂ από ένα μεμονωμένο αυτοκίνητο βασίζονται σε μετρήσεις υπό τυποποιημένες εργαστηριακές συνθήκες, σε αντίθεση με τις εκπομπές που μετρούνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Αυτό σημαίνει ότι είναι δυνατή η σύγκριση των τιμών CO₂ μεταξύ των διαφορετικών μοντέλων αυτοκινήτων. Ωστόσο, οι εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης είναι συνήθως υψηλότερες από τις εκπομπές που μετρούνται σε εργαστηριακό περιβάλλον. Σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, οι εκπομπές είναι συνάρτηση παραγόντων όπως η οδηγική συμπεριφορά, η εξωτερική θερμοκρασία, η κίνηση στους δρόμους, το υψόμετρο και η χρήση λειτουργιών που καταναλώνουν ενέργεια (π.χ. φώτα, κλιματισμός).

09 Με τον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα επιδιώκεται να δοθεί ώθηση στην αυτοκινητοβιομηχανία για μείωση της ποσότητας των εκπομπών από τα καινούργια οχήματα που παράγονται. Αυτό μπορούν να το επιτύχουν οι κατασκευαστές παράγοντας αυτοκίνητα που καταναλώνουν μικρότερες ποσότητες καυσίμων (π.χ. ντίζελ ή βενζίνη), παράγοντας οχήματα μηδενικών εκπομπών όπως ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ή συνδυάζοντας τεχνολογίες (π.χ. υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη). Κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα εισήχθησαν ορισμένες ρυθμίσεις, προκειμένου να διευκολυνθεί και να καταστεί λιγότερο δαπανηρή η συμμόρφωση των κατασκευαστών με τις τιμές-στόχο ειδικών εκπομπών ([γράφημα 6](#)).

Γράφημα 6 – Ρυθμίσεις για τους κατασκευαστές



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

Επισκόπηση των συστημάτων της ΕΕ που αποσκοπούν στη διασφάλιση αξιόπιστων δεδομένων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια οχήματα

10 Προτού ένα νέο μοντέλο οχήματος κυκλοφορήσει στην αγορά της ΕΕ, ο κατασκευαστής οφείλει να το υποβάλει σε διαδικασία «έγκρισης τύπου», στο πλαίσιο της οποίας πιστοποιείται ότι ένα πρωτότυπο οχήματος πληροί περισσότερες από 70 απαιτήσεις της ΕΕ σε τεχνικό επίπεδο και σε επίπεδο ασφάλειας και περιβάλλοντος⁴. Το σκάνδαλο «ντίζελγκεϊτ» που ξέσπασε το 2015⁵ ανάγκασε την ΕΕ να επιφέρει αλλαγές στο [πλαίσιο της για την έγκριση τύπου καινούργιων οχημάτων](#), με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα σε κυκλοφορία δεν αποκλίνουν από τα οχήματα με έγκριση τύπου από την άποψη των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και CO₂. Οι αλλαγές αφορούσαν κυρίως την ενίσχυση των εξουσιών της Επιτροπής, τη θέσπιση περισσότερο λεπτομερών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου οχημάτων και τον έλεγχο αμφότερων των προσφάτως παραχθέντων οχημάτων και των οχημάτων που βρίσκονταν σε κυκλοφορία.

11 Στο [γράφημα 7](#) περιγράφονται τα στοιχεία του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων με τα οποία επιδιώκεται η διασφάλιση της αντιστοιχίας μεταξύ των εκπομπών CO₂ από οχήματα που μετρούνται σε εργαστηριακό περιβάλλον και των σχετικών τιμών που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι απαραίτητα για την αρχική ταξινόμηση των οχημάτων. Με το εν λόγω πλαίσιο ελέγχων και δοκιμών ο σκοπός είναι να παρέχεται βεβαιότητα σχετικά με τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, τα οποία χρησιμοποιούνται με τη σειρά τους για τον προσδιορισμό των μέσων εκπομπών CO₂ από τα καινούργια οχήματα για τους σκοπούς του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα.

⁴ Βλέπε παράρτημα II του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2018/858](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

⁵ Βλέπε το ενημερωτικό έγγραφο του ΕΕΣ του 2019, με τίτλο «[Η αντίδραση της ΕΕ στο σκάνδαλο “ντίζελγκεϊτ”](#)».

Γράφημα 7 – Επισκόπηση του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων

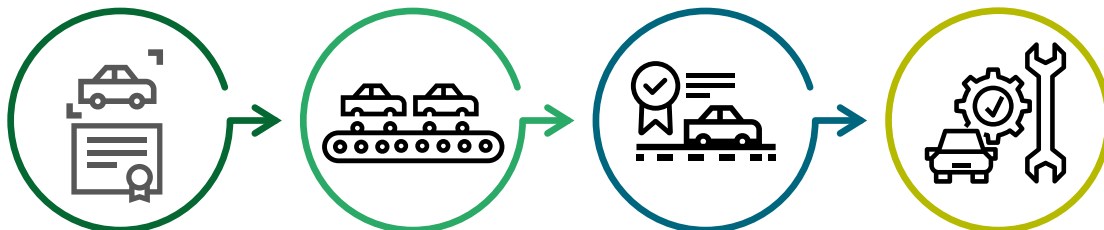
Κατασκευαστής

Υποβάλλει **τεκμηρίωση για την έγκριση τύπου** για νέα μοντέλα οχημάτων

Διασφαλίζει ότι **τα οχήματα που παράγονται συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά από άποψη ασφάλειας και εκπομπών** οχήματος με έγκριση τύπου

Εκδίδει **πιστοποιητικό συμμόρφωσης για νέα μοντέλα οχημάτων** (σε ηλεκτρονική ή έγχαρτη μορφή) και διασφαλίζει την **ορθότητα και την πληρότητα των αναγραφόμενων πληροφοριών**

Διασφαλίζει ότι ένα σωστά συντηρημένο όχημα σε **κυκλοφορία διατηρεί τα ίδια επίπεδα εκπομπών CO₂** με όχημα με έγκριση τύπου



Αρχή έγκρισης τύπου σε ένα κράτος μέλος

Εκδίδει **πιστοποιητικά έγκρισης τύπου** για νέα μοντέλα οχημάτων **για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ**

Πιστοποιεί τις ρυθμίσεις διαχείρισης της ποιότητας που εφαρμόζει ο κατασκευαστής για την παραγωγή νέων οχημάτων. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει:

- έλεγχο της διενέργειας του ελάχιστου αριθμού δοκιμών επί των καινούργιων οχημάτων που παράγονται
- φυσική παρουσία σε τουλάχιστον μία δοκιμή ανά κατασκευαστή ανά τριετία
- έλεγχο της ορθότητας και της πληρότητας των πληροφοριών που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης (έλεγχος συστήματος και δειγματοληπτική εξέταση πιστοποιητικών)

Από το 2024, η αρχή έγκρισης τύπου **επαληθεύει, δειγματοληπτικά, ότι οι εκπομπές CO₂ οχημάτων που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία** δεν αποκλίνουν από τις αντίστοιχες εκπομπές οχημάτων με έγκριση τύπου (επί του παρόντος, καταρτίζεται νομοθεσία για τη λεγόμενη επαλήθευση εν χρήσει των εκπομπών CO₂)

Επιτροπή

Εποπτεύει τις εργασίες των αρχών έγκρισης τύπου και προωθεί παραδείγματα ορθής πρακτικής:

- μέσω τακτικών συναντήσεων με τις εν λόγω αρχές, και
- αξιολογώντας την εφαρμογή της νομοθεσίας από τις αρχές αυτές

Πηγή: ΕΕΣ.

12 Στο **γράφημα 8** παρουσιάζεται το σύστημα για την ετήσια συλλογή, επαλήθευση και δημοσίευση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πρωτοταξινομούμενα οχήματα, όπως προβλέπεται στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα. Παρατίθενται επίσης οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των διάφορων παραγόντων που διαδραματίζουν ρόλο στο εν λόγω σύστημα. Το σύστημα αυτό βασίζεται στο σύστημα που περιγράφεται στο **γράφημα 7**, δεδομένου ότι οι περισσότερες από τις πληροφορίες που συλλέγονται προέρχονται από τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης.

Γράφημα 8 – Επισκόπηση του συστήματος για την ετήσια συλλογή, επαλήθευση και δημοσίευση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πρωτοταξινομούμενα οχήματα



Πηγή: ΕΕΣ.

Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου

13 Κινητήρια δύναμη για τη διενέργεια του εν προκειμένω ελέγχου ήταν το ενδιαφέρον των ευρωπαίων πολιτών για τις δράσεις της ΕΕ για το κλίμα. Η παρούσα έκθεση παρέχει τα πρώτα διαφωτιστικά στοιχεία όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ο οποίος τροποποιήθηκε σημαντικά το 2019. Οι περισσότερες νομικές διατάξεις που αξιολογήσαμε και ήταν σε ισχύ κατά την περίοδο αναφοράς του ελέγχου (2020-2022) θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται και μετά την τροποποίηση του 2023. Σκοπός των ευρημάτων και των συστάσεων που διατυπώνονται στην έκθεση είναι η παροχή στοιχείων στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε η εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα να συμβάλει με περισσότερο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο στη μείωση των εκπομπών CO₂, συνδράμοντας με τον τρόπο αυτό την ΕΕ στην επίτευξη των φιλόδοξων τιμών-στόχου της για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 και το 2050.

14 Αξιολογήσαμε κατά πόσον η εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, με την υποστήριξη του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων, συνάδει με τις νομικές διατάξεις και συμβάλλει αποτελεσματικά στη μείωση των εκπομπών από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα. Χωρίσαμε το κύριο ερώτημα αυτό σε τρία υποερωτήματα και παραθέτουμε τις παρατηρήσεις μας στις αντίστοιχες ενότητες. Στο πλαίσιο των δύο πρώτων ερωτημάτων εξετάσαμε κατά πόσον τα δύο συστήματα που περιγράφονται στο [γράφημα 7](#) και στο [γράφημα 8](#) υλοποιήθηκαν ορθά. Με το τελευταίο ερώτημα, σκοπός μας ήταν να εξακριβώσουμε κατά πόσον ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα οδηγεί σε μειώσεις των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα, σύμφωνα με τις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα.

- Διασφαλίζει το πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων την αντιστοιχία μεταξύ των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια οχήματα που μετρούνται σε εργαστηριακό περιβάλλον και των σχετικών τιμών που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης;
- Δημοσίευσε η Επιτροπή έγκαιρα και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια οχήματα, όπως επιτάσσει ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα;
- Ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, σύμφωνα με τις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα;

15 Προκειμένου να απαντήσουμε στο πρώτο ερώτημα, εξετάσαμε το σχετικό πλαίσιο της ΕΕ κατά την περίοδο 2020-2022. Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, επικεντρώσαμε τις εργασίες μας στο 2020 καθώς, κατά τον χρόνο του ελέγχου μας, το σύνολο οριστικοποιημένων δεδομένων για το εν λόγω έτος ήταν το πλέον επικαιροποιημένο. Στο πλαίσιο του τελευταίου ερωτήματος, εξετάσαμε όλες τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατόπιν της θέσης σε ισχύ του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, ήτοι από το 2010 έως το 2022.

16 Συγκεντρώσαμε στοιχεία από τις ακόλουθες πηγές:

- Επισκοπήσεις εγγράφων και συνεντεύξεις με εκπροσώπους τριών γενικών διευθύνσεων της Επιτροπής (ΓΔ Δράσης για το Κλίμα, Κοινό Κέντρο Ερευνών και ΓΔ Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ) και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ).
- Συνεντεύξεις με εκπροσώπους των αρχών έγκρισης τύπου και του Υπουργείου Περιβάλλοντος στη Γερμανία, στην Ιταλία και στις Κάτω Χώρες. Επιλέξαμε τα τρία κράτη μέλη αυτά λόγω της σχετικής βαρύτητάς τους όσον αφορά το πλήθος των πρωτοταξινομούμενων το 2020 αυτοκινήτων και των αποτελεσμάτων της από μέρους μας προκαταρκτικής αξιολόγησης της ποιότητας των δεδομένων για το 2020.
- Επισκοπήσεις εγγράφων και ανάλυση των δεδομένων για το 2020 που υπέβαλαν τα εν λόγω τρία κράτη μέλη στον ΕΟΠ. Εξετάσαμε την ποιότητα των δεδομένων ως προς την πληρότητα (π.χ. πρωτοταξινομούμενα αυτοκίνητα ή παράμετροι καίριας σημασίας για τις οποίες δεν αναφέρθηκαν στοιχεία), την ακρίβεια και τη συνοχή τους. Στη συνέχεια επανεκτελέσαμε όλους τους υπολογισμούς από τους οποίους είχαν προκύψει τα δημοσιευθέντα τελικά δεδομένα.
- Εξέταση διάφορων μελετών σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και συζητήσεις με ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, της πανεπιστημιακής κοινότητας και μη κυβερνητικών περιβαλλοντικών οργανώσεων.

Παρατηρήσεις

Ανεπαρκής η βεβαιότητα όσον αφορά την ορθότητα των τιμών CO₂ που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης

17 Εξετάσαμε το πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων, σκοπός του οποίου είναι να διασφαλίζει ότι οι εκπομπές των οχημάτων που μετρούνται σε εργαστηριακό περιβάλλον αντιστοιχούν στα επίπεδα εκπομπών που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Από πλευράς μας, αναμέναμε ότι:

- ο οι αρχές έγκρισης τύπου στα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε θα διενεργούσαν κατάλληλους ελέγχους σχετικά με τις τιμές CO₂ που δήλωναν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης και η Επιτροπή θα είχε στη διάθεσή της επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τους ελέγχους αυτούς· και
- η Επιτροπή θα αξιοποιούσε τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα που βρίσκονταν ήδη σε κυκλοφορία, προκειμένου να αξιολογήσει τον κίνδυνο οι τιμές CO₂ που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης να μην είναι ορθές.

Αδυναμίες των ελέγχων επί των τιμών CO₂ που δήλωναν οι κατασκευαστές

18 Προκειμένου να αποκομίζεται βεβαιότητα σχετικά με τις τιμές CO₂ που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, είναι απαραίτητο οι αρχές έγκρισης τύπου να ελέγχουν κατά πόσον οι κατασκευαστές επαληθεύουν τις εκπομπές CO₂ από έναν ελάχιστο αριθμό οχημάτων που κατασκευάζουν. Αυτό συνεπάγεται τη διενέργεια τουλάχιστον μίας εργαστηριακής δοκιμής ανά 5 000 οχήματα που παράγονται ανά οικογένεια οχημάτων⁶. Η ποιότητα των επαληθεύσεων αυτών διασφαλίζεται θεωρητικά με τη φυσική παρουσία των αρχών κατά τη διάρκεια τουλάχιστον μίας εργαστηριακής δοκιμής ανά τριετία για κάθε κατασκευαστή.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151, παράρτημα Ι.

19 Οι αρχές έγκρισης τύπου στην Ιταλία και στις Κάτω Χώρες δεν παρείχαν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχαν προβεί σε επαλήθευση της υποβολής σε δοκιμές ενός ελάχιστου αριθμού οχημάτων από τους κατασκευαστές το 2020 ή το 2021. Η αρχή έγκρισης τύπου στις Κάτω Χώρες δεν παραβρέθηκε σε καμία από τις δοκιμές των κατασκευαστών κατά την περίοδο 2020-2021, ενώ στην Ιταλία διενεργήθηκαν δύο δοκιμές οχημάτων παρουσία της αντίστοιχης αρχής. Μολονότι η Επιτροπή επέτρεψε στις αρχές, κατ' εξαίρεση, να μην παρευρίσκονται στις δοκιμές οχημάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, είναι υπαρκτός ο κίνδυνος οι δύο αυτές αρχές να μην είναι σε θέση να ικανοποιήσουν την ελάχιστη απαίτηση επαλήθευσης μίας δοκιμής ανά τριετία για κάθε κατασκευαστή.

20 Το 2020 και το 2021, η αρχή έγκρισης τύπου στη Γερμανία μπόρεσε να επιβεβαιώσει την από μέρους των κατασκευαστών υποβολή του απαιτούμενου ελάχιστου αριθμού οχημάτων σε δοκιμές. Αυτή παραβρέθηκε στις δοκιμές 79 οχημάτων, κάτι που σημαίνει ότι συμμετείχε στον ελάχιστο αριθμό επαληθεύσεων με φυσική παρουσία. Από καμία από τις 81 δοκιμές με φυσική παρουσία (2 στην Ιταλία και 79 στη Γερμανία) που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο 2020-2021 δεν προέκυψε αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών CO₂ που μετρήθηκαν και των τιμών που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης.

21 Οι αρχές έγκρισης τύπου χρειάζεται επίσης να ελέγχουν τα συστήματα των κατασκευαστών από τα οποία προέρχονται τα δεδομένα που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, ώστε να διασφαλίζεται η πληρότητα και η ακρίβεια των σχετικών πληροφοριών, ιδίως όσον αφορά τις τιμές των εκπομπών CO₂⁷. Διαπιστώσαμε ότι η Γερμανία ακολουθεί μια άρτια προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας ελέγχονται αρχικά τα συστήματα των κατασκευαστών για την παραγωγή των δεδομένων που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου και, στη συνέχεια, επανεξετάζονται σε ετήσια βάση κατά τη διαδικασία παραγωγής των οχημάτων. Οι αρχές στη Γερμανία ελέγχουν επίσης ετησίως δείγμα πιστοποιητικών συμμόρφωσης και γνωστοποιούν τυχόν προβλήματα που εντοπίζονται στους σχετικούς κατασκευαστές. Δεν μπορέσαμε να εντοπίσουμε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι παρόμοιοι έλεγχοι είχαν διενεργηθεί από τις αρχές έγκρισης τύπου στην Ιταλία και στις Κάτω Χώρες.

⁷ Άρθρο 31, παράγραφος 2, και παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018.

22 Για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων και της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, η Επιτροπή οφείλει να διενεργεί αξιολογήσεις ανά πενταετία⁸. Έως τα μέσα του 2023, η Επιτροπή δεν είχε διενεργήσει ούτε είχε προγραμματίσει καμία τέτοια αξιολόγηση, παρόλο που το νέο πλαίσιο ήταν σε ισχύ από τον Σεπτέμβριο του 2020. Οι επαφές της Επιτροπής με τις αρχές έγκρισης τύπου περιορίζονταν σε ελάχιστες ετήσιες συναντήσεις στο πλαίσιο του φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών για την εφαρμογή της νομοθεσίας.

23 Οι ανωτέρω αναφερόμενες αδυναμίες στους ελέγχους που είχαν διενεργήσει οι αρχές έγκρισης τύπου, σε συνδυασμό με την έλλειψη πληροφοριών σε επίπεδο Επιτροπής όσον αφορά τον τρόπο διεξαγωγής των εν λόγω ελέγχων, συνεπάγονται την αποκόμιση ανεπαρκούς βεβαιότητας όσον αφορά την ορθότητα των τιμών CO₂ που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης.

Οι πληροφορίες που προέκυψαν από τις δοκιμές για τις εκπομπές ρύπων δεν αξιοποιήθηκαν, προκειμένου να αξιολογηθεί ο κίνδυνος οι τιμές CO₂ να είναι εσφαλμένες

24 Όσον αφορά τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από το 2020 και έπειτα, η Επιτροπή, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι αρχές έγκρισης τύπου οφείλουν, σε ετήσια βάση, να υποβάλλουν σε δοκιμές έναν ελάχιστο αριθμό οχημάτων που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία⁹, προκειμένου να ελέγχεται αν οι εκπομπές από τους σωλήνες εξάτμισης βρίσκονται εντός των ορίων που προβλέπονται από τους κανονισμούς Euro 5 και Euro 6¹⁰. Οι εν λόγω δοκιμές περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη μέτρηση των εκπομπών CO₂.

25 Η Επιτροπή, σε δικές της εγκαταστάσεις (*εικόνα 1*), υπέβαλε 50 οχήματα σε δοκιμές όσον αφορά τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων κατά την περίοδο έως και το 2021, χωρίς ωστόσο να χρησιμοποιήσει τις πληροφορίες που προέκυψαν προκειμένου να αξιολογήσει τον κίνδυνο οι τιμές CO₂ που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης να μην είναι ορθές.

⁸ Άρθρο 10 του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2018/858](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018.

⁹ [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2018/1832](#), της 5ης Νοεμβρίου 2018.

¹⁰ [Κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 715/2007](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6).

Εικόνα 1 – Εργαστήριο δοκιμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Κοινό Κέντρο Ερευνών, Ιταλία)



Πηγή: ΕΕΣ.

26 Στα τρία επιλεγμένα κράτη μέλη, τόσο οι αρχές έγκρισης τύπου όσο και οι κατασκευαστές υπέβαλαν σε δοκιμές για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων λιγότερα οχήματα που βρίσκονταν ήδη σε κυκλοφορία από όσα απαιτούνται βάσει της νομοθεσίας¹¹ (βλέπε [παράρτημα II](#)). Αυτό οφειλόταν κυρίως στους εξής λόγους:

- στη Γερμανία, υπήρξαν καθυστερήσεις λόγω της απόφασής της να κατασκευάσει και να στελεχώσει δικό της εργαστήριο δοκιμών οχημάτων·
- στην Ιταλία, δεν μπόρεσε να βρεθεί ανάδοχος για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών, με αποτέλεσμα να μην υποβληθεί σε δοκιμές κανένα αυτοκίνητο το 2020 και το 2021·
- στις Κάτω Χώρες, κανένα όχημα δεν υποβλήθηκε σε δοκιμές το 2020 εξαιτίας της πανδημίας COVID-19. Η αρχή έγκρισης τύπου ανέθεσε τις δοκιμές αυτές σε εξωτερικό ανάδοχο από το 2021 και έπειτα·

¹¹ Άρθρο 9 και παράρτημα II του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2017/1151](#), της 1ης Ιουνίου 2017.

- οι κατασκευαστές και οι αρχές έγκρισης τύπου δυσκολεύτηκαν να προμηθευτούν οχήματα προς δοκιμή, λόγω του ότι τα οχήματα αυτά πρέπει να πληρούν μια σειρά κριτηρίων, όπως τα διανυθέντα χιλιόμετρα, το πλήρες ιστορικό συντήρησης, και η διαθεσιμότητα για τη διενέργεια δοκιμών (π.χ. οχήματα που ανήκουν σε εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης ή σε αντιπροσωπεία αυτοκινήτων). Η αυξημένη ζήτηση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 επιδείνωσε περαιτέρω την κατάσταση αυτή.

27 Η Επιτροπή δεν συνέλεγε τις πληροφορίες από τα κράτη μέλη καθώς η νομοθεσία δεν προέβλεπε σχετική υποχρέωση. Κατά την άποψή μας, τα δεδομένα αυτά, συνδυαστικά με τα δεδομένα που διέθετε η Επιτροπή (βλέπε σημείο 25), θα ήταν χρήσιμα για τον εντοπισμό πιθανών αποκλίσεων μεταξύ των τιμών CO₂ για τα αυτοκίνητα σε κυκλοφορία και των τιμών που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Θα συνέβαλαν επίσης στην αξιολόγηση του κινδύνου οι τιμές CO₂ που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης να μην είναι ορθές.

28 Δυνάμει του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, η Επιτροπή οφείλει πλέον να συλλέγει συγκεντρωτικές πληροφορίες σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων των καινούργιων αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν από το 2021 και έπειτα, και να τις δημοσιεύει ετησίως. Οι προσαρμοσμένες στις ειδικές ανάγκες των καταναλωτών πληροφορίες θα παρείχαν χρησιμότερη πληροφόρηση σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων (και τις εκπομπές CO₂) των οχημάτων, επηρεάζοντας ενδεχομένως τις αποφάσεις αγοράς και παρέχοντας με τον τρόπο αυτό κίνητρο στους κατασκευαστές να μειώσουν την απόκλιση μεταξύ των εκπομπών σε εργαστηριακό περιβάλλον και σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

29 Τον Δεκέμβριο του 2023, η Επιτροπή αναμένει την έγκριση νέας νομοθεσίας αναφορικά με τις διαδικασίες που οφείλουν να ακολουθούν οι αρχές έγκρισης τύπου σχετικά με τον έλεγχο των εκπομπών CO₂ δείγματος αυτοκινήτων που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία (τη λεγόμενη «επαλήθευση εν χρήσει των εκπομπών CO₂»)¹². Το δείγμα αυτό συμπληρώνει το δείγμα των οχημάτων που δοκιμάζονται για εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Θεωρούμε ότι, στο πλαίσιο της νέας αυτής μεθοδολογίας, είναι πιθανό να ανακύψουν οι ίδιες δυσκολίες από την άποψη της διεξαγωγής του ελάχιστου αριθμού δοκιμών (βλέπε σημείο 26).

¹² CIRCABC: Ομάδα εμπειρογνομώνων – CO₂ από οδικά οχήματα, [έγγραφο της συνεδρίασης του Μαρτίου 2023](#).

Η διαδικασία συλλογής και επαλήθευσης δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα βελτιώνει την ποιότητα των δεδομένων, είναι όμως χρονοβόρα

30 Εξετάσαμε τη διαδικασία συλλογής και επαλήθευσης δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα που προβλέπεται από τον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, σκοπός της οποίας είναι να αξιολογήσει τη συμμόρφωση των κατασκευαστών με τις τιμές-στόχο που οφείλουν να επιτύχουν από άποψη εκπομπών. Η διαδικασία αυτή βασίζεται στις πληροφορίες που συλλέγονται μέσω των πιστοποιητικών συμμόρφωσης (βλέπε προηγούμενη ενότητα). Από πλευράς μας, αναμέναμε ότι:

- οι αρχές αναφοράς στοιχείων στα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε συνέλεξαν και επαλήθευσαν τα δεδομένα των πιστοποιητικών συμμόρφωσης που παρείχαν οι κατασκευαστές·
- η Επιτροπή και ο ΕΟΠ συνέλεξαν και επαλήθευσαν τα δεδομένα των κρατών μελών, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την έγκαιρη δημοσίευση των προσωρινών δεδομένων·
- η Επιτροπή και ο ΕΟΠ επιβεβαίωναν τα δεδομένα με τους κατασκευαστές, διασφαλίζοντας έτσι την έγκαιρη δημοσίευση αξιόπιστων τελικών δεδομένων· και
- η Επιτροπή υπολόγιζε σωστά τις τιμές-στόχο όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, τις μέσες εκπομπές και τα τιμήματα υπέρβασης εκπομπών τόσο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσο και σε επίπεδο κατασκευαστή.

Τα συστήματα των κρατών μελών για τη συλλογή και την επαλήθευση δεδομένων παρέχουν ανεπαρκή βεβαιότητα ως προς την ποιότητα των δεδομένων

31 Οι αρχές αναφοράς στοιχείων των κρατών μελών είναι υπεύθυνες για τη συλλογή, την επαλήθευση και τη διαβίβαση στην Επιτροπή των σχετικών με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα δεδομένων, αξιοποιώντας τα αρχικά δεδομένα που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που παρέχουν οι κατασκευαστές.

32 Το πρώτο βήμα για τις αρχές συνίσταται στη συλλογή δεδομένων από τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που παρέχουν οι κατασκευαστές. Από το 2026, τα εν λόγω πιστοποιητικά θα είναι διαθέσιμα μόνο σε ηλεκτρονική μορφή. Οι αρχές στη Γερμανία (KBA), στην Ιταλία (MIT) και στις Κάτω Χώρες (RDW) χρησιμοποιούν εδώ και αρκετά χρόνια ηλεκτρονικά πιστοποιητικά για τις ταξινομήσεις των καινούργιων οχημάτων. Μας εξήγησαν ότι αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των σφαλμάτων που οφείλονταν στη μη αυτοματοποιημένη καταχώριση δεδομένων από τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε έγχαρτη μορφή.

33 Κατά τη συλλογή των δεδομένων αυτών, οι αρχές στη Γερμανία και στις Κάτω Χώρες έλεγχαν τη συνέπειά τους με τα δεδομένα που αφορούσαν τα οχήματα με έγκριση τύπου. Η καταχώριση των δεδομένων αυτών που προέρχονταν από πιστοποιητικά έγκρισης τύπου δεν είχε γίνει με αυτοματοποιημένο τρόπο, καθώς τα πιστοποιητικά αυτά δεν ήταν διαθέσιμα σε ηλεκτρονική μορφή. Η RDW επί του παρόντος αναπτύσσει ένα ηλεκτρονικό πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, κάτι το οποίο θα μειώσει την ένταση εργασίας ολόκληρης της διαδικασίας στο μέλλον. Η ιταλική αρχή ισχυρίστηκε ότι διεξήγαγε παρόμοιους ελέγχους, ωστόσο δεν επρόκειτο για τυποποιημένη διαδικασία ούτε υπήρχε σχετική τεκμηρίωση.

34 Ως δεύτερο βήμα, οι αρχές ελέγχουν τα δεδομένα που συλλέχθηκαν μέσω των πιστοποιητικών συμμόρφωσης για τα πρωτοταξινομούμενα οχήματα ένα δεδομένο έτος αναφοράς, προτού τα υποβάλουν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ). Σκοπός των εν λόγω ελέγχων είναι η διασφάλιση της ακρίβειας και της πληρότητας των δεδομένων, καθώς και της συμμόρφωσής τους με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την ετήσια αναφορά στοιχείων.

35 Από τις αξιολογήσεις στις οποίες υποβάλαμε τους ελέγχους των δεδομένων του 2020 που διενήργησαν οι αρχές αναφοράς στοιχείων στη Γερμανία, στην Ιταλία και στις Κάτω Χώρες, προέκυψε ότι αυτοί δεν παρείχαν επαρκή βεβαιότητα ως προς την ποιότητα των δεδομένων.

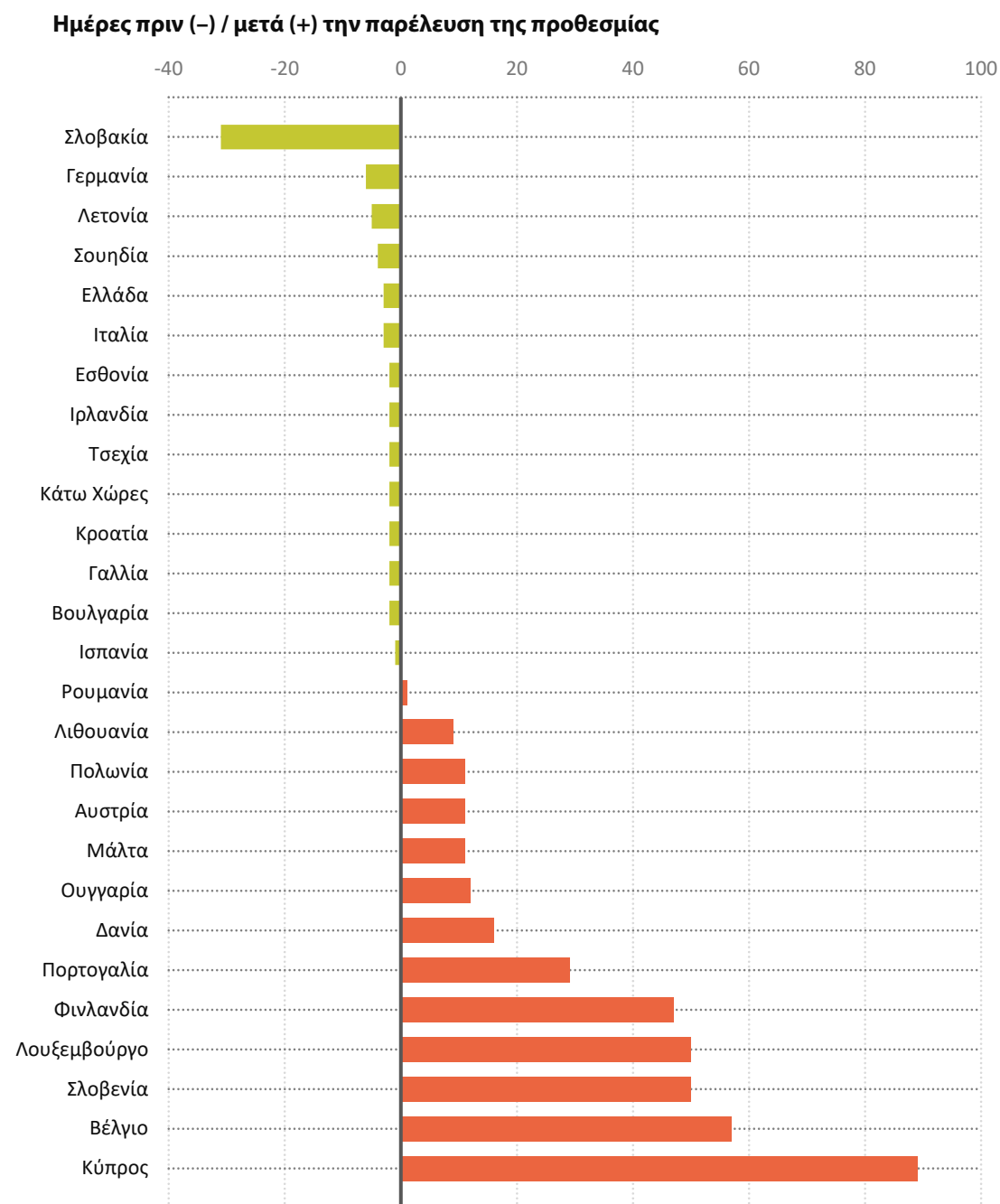
- ο Συνολικά, οι αρχές εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, τις οποίες θεωρούν χρήσιμες. Παρόλα αυτά, ούτε τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενήργησαν ούτε οι αλλαγές που επέφεραν στα βασικά δεδομένα δεν τεκμηριώνονται δεόντως.

- Δεν μπορέσαμε να εντοπίσουμε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εθνικές αρχές αντιπαρέβαλαν τα δεδομένα σχετικά με το σύνολο των ταξινομημένων αυτοκινήτων με τα δεδομένα των πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων. Μια τέτοια αντιπαραβολή θα συνέβαλε στην αποφυγή παραλείψεων κατά την αναφορά δεδομένων, π.χ. οι Κάτω Χώρες αρχικά δεν ανέφεραν στοιχεία για περίπου 38 000 οχήματα.
- Από την από μέρους μας επανεξέταση των δεδομένων του 2020, καθώς και τους ελέγχους που διενήργησε ο ΕΟΠ, προκύπτει ότι τα αρχικά δεδομένα που υποβλήθηκαν μετά τη διενέργεια των ελέγχων από τις αρχές των κρατών μελών περιείχαν εσφαλμένες τιμές, ενώ ενίοτε οι τιμές απουσίαζαν. Παραδείγματος χάριν, οι τιμές για παραμέτρους καίριας σημασίας απουσίαζαν για το 1 % των καινούργιων αυτοκινήτων που ανέφερε η Γερμανία, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την Ιταλία ήταν 14 % και για τις Κάτω Χώρες 27 %.

Τα προσωρινά δεδομένα δημοσιεύονται εγκαίρως, αλλά η συλλογή και η επαλήθευσή τους είναι επαχθής διαδικασία

36 Διαπιστώσαμε ότι πολλές χώρες καθυστέρησαν να υποβάλουν τα αρχικά τους δεδομένα στον ΕΟΠ. Αναφορικά με τα δεδομένα του 2020, 13 από τις 27 χώρες υπέβαλαν τα εν λόγω στοιχεία μόλις μετά τις 28 Φεβρουαρίου 2021 (βλέπε [γράφημα 9](#)), με μέση καθυστέρηση σχεδόν ενός μηνός. Μετά τη λήψη των δεδομένων, ο ΕΟΠ προβαίνει στην επαλήθευσή τους και καταβάλλει προσπάθειες για την έγκαιρη δημοσίευση των προσωρινών δεδομένων, ήτοι πριν από το τέλος Ιουνίου του επόμενου έτους.

Γράφημα 9 – Πρώτη υποβολή δεδομένων από τα κράτη μέλη για το 2020 (ΕΕ των 27)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ.

37 Διαπιστώσαμε ότι ο ΕΟΠ διαθέτει σαφείς και συνολικές έγγραφες διαδικασίες σχετικά με τη διενέργεια των εν λόγω ελέγχων και είναι σε θέση να επιβεβαιώσει ότι ορθά εντόπισε αποκλίσεις στα δεδομένα. Ο ΕΟΠ αποσαφήνισε με τις αρχές αναφοράς στοιχείων τυχόν ευρήματα που προέκυψαν στο πλαίσιο των ελέγχων που είχαν διενεργήσει και, ως εκ τούτου, χρειάστηκε να υποβάλουν εκ νέου διορθωμένα δεδομένα. Όσον αφορά το 2020, οι χώρες υπέβαλαν τα δεδομένα τρεις φορές κατά μέσο όρο, γεγονός το οποίο επιβράδυνε τη διαδικασία, ήτοι μεσολάβησαν κατά μέσο όρο δυόμισι μήνες μεταξύ της πρώτης και της τελικής υποβολής των δεδομένων για το 2020. Παρά τον επαχθή χαρακτήρα της διαδικασίας, η Επιτροπή κατάφερε κάθε χρόνο να δημοσιεύει εγκαίρως τα προσωρινά δεδομένα για την περίοδο 2010-2020.

38 Διαπιστώσαμε ότι η διαδικασία επαλήθευσης που εφάρμοσε ο ΕΟΠ σε σχέση με τα δεδομένα που υπέβαλαν τα κράτη μέλη ήταν αποτελεσματική όσον αφορά τον εντοπισμό τιμών που απουσίαζαν ή ασυνεπειών στα δεδομένα σε σύγκριση με τις πληροφορίες για την έγκριση τύπου, πλην μίας περίπτωσης. Η περίπτωση αυτή αφορούσε παραλείψεις σχετικά με τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων που ανέφεραν η Αυστρία, οι Κάτω Χώρες και η Ισπανία. Οι κατασκευαστές εντόπισαν τις εν λόγω παραλείψεις, τις οποίες διόρθωσαν στη συνέχεια τα συγκεκριμένα κράτη μέλη ενόψει της δημοσίευσης των τελικών δεδομένων.

39 Στο πλαίσιο του ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων, εξετάσαμε μεταξύ άλλων κατά πόσον ο ΕΟΠ διέθετε συστήματα ΤΠ για την έγκαιρη, συνεπή και αξιόπιστη συλλογή και επαλήθευση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα. Εξετάσαμε το γενικό περιβάλλον δικλίδων ΤΠ του ΕΟΠ και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα. Συνολικά, διαπιστώσαμε ότι εφαρμόζονταν αποτελεσματικές δικλίδες.

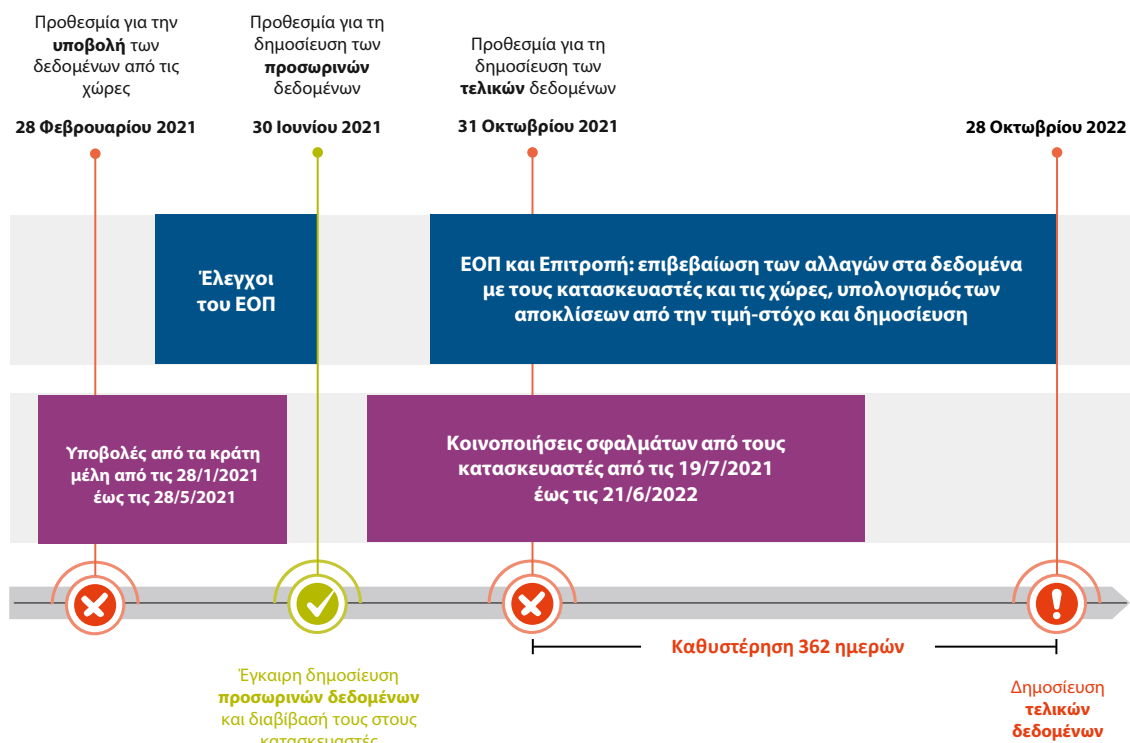
40 Ο ΕΟΠ έχει αναπτύξει ένα νέο εργαλείο για τη συλλογή και τον έλεγχο των δεδομένων που λαμβάνει από τις αρχές αναφοράς στοιχείων (το «Reportnet3»), το οποίο χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 2022. Εντούτοις, εκείνο το διάστημα, το εργαλείο δεν μπορούσε να υποστηρίξει τον μεγάλο όγκο δεδομένων, κυρίως λόγω του ελλιπούς σχεδιασμού προσομοιώσεων ακραίων καταστάσεων ή της ανεπαρκούς διενέργειάς τους κατά το στάδιο της ανάπτυξής του. Ως εκ τούτου, οι περισσότεροι αυτοματοποιημένοι έλεγχοι του Reportnet3 χρειάστηκε να απενεργοποιηθούν. Ο ΕΟΠ, επί του παρόντος, λαμβάνει διορθωτικά μέτρα.

Με την επιβεβαίωση των προσωρινών δεδομένων με τους κατασκευαστές βελτιώνεται μεν η ποιότητά τους, καθυστερεί ωστόσο η δημοσίευση των τελικών δεδομένων

41 Μόλις ο ΕΟΠ επιβεβαιώσει τα δεδομένα με τις χώρες που αναφέρουν στοιχεία, η Επιτροπή κοινοποιεί τα προσωρινά δεδομένα στους κατασκευαστές, οι οποίοι μπορούν, εντός τριών μηνών, να κοινοποιήσουν στον οργανισμό τυχόν σφάλματα. Για το έτος αναφοράς 2020, η Επιτροπή κοινοποίησε προσωρινά δεδομένα σε 93 κατασκευαστές, εκ των οποίων 63 υπέβαλαν κοινοποιήσεις σφαλμάτων. Από τις κοινοποιήσεις αυτές, 16 υποβλήθηκαν καθυστερημένα με μέση καθυστέρηση 18 ημερών, ενώ τρεις υποβλήθηκαν εκπρόθεσμα, με καθυστέρηση μεγαλύτερη του ενός μηνός.

42 Στη συνέχεια, ο ΕΟΠ επαληθεύει τα σφάλματα που κοινοποιούνται από τους κατασκευαστές, σε συνεννόηση μαζί τους σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές στα δεδομένα, και επιβεβαιώνει τις αλλαγές αυτές με τις αρχές αναφοράς στοιχείων στα κράτη μέλη. Σε ό,τι αφορά τα δεδομένα του 2020, στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής χρειάστηκαν 1 050 ανταλλαγές πληροφοριών με τους κατασκευαστές και μόνο. Στο **γράφημα 10** είναι εμφανές ότι η επιβεβαίωση των δεδομένων με τους κατασκευαστές είναι το πλέον χρονοβόρο στάδιο. Η προβλεπόμενη στον κανονισμό προθεσμία για τη δημοσίευση των τελικών δεδομένων δεν παρέχει χρονικά τη δυνατότητα στον ΕΟΠ να ελέγξει τυχόν σφάλματα ή να διορθώσει δεδομένα που έχουν κοινοποιηθεί από τους κατασκευαστές. Πρόκειται ωστόσο για μια απαραίτητη διαδικασία, καθώς διαπιστώσαμε ότι, αφενός, στο πλαίσιο αυτής βελτιώνεται η ποιότητα των δεδομένων και, αφετέρου, οι μικρές διαφορές μεταξύ προσωρινών και τελικών δεδομένων μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στο απόλυτο ποσό του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που πρέπει να καταβάλλουν οι κατασκευαστές. Σε ό,τι αφορά το 2020, σημειώθηκε η περίπτωση ενός κατασκευαστή για τον οποίο, μετά την επιβεβαίωση των δεδομένων, το ύψος του καταβλητέου τιμήματος υπέρβασης εκπομπών τροποποιήθηκε κατά 58 εκατομμύρια ευρώ (23 %).

Γράφημα 10 – Σχηματική απεικόνιση των σταδίων χειρισμού των δεδομένων για το 2020

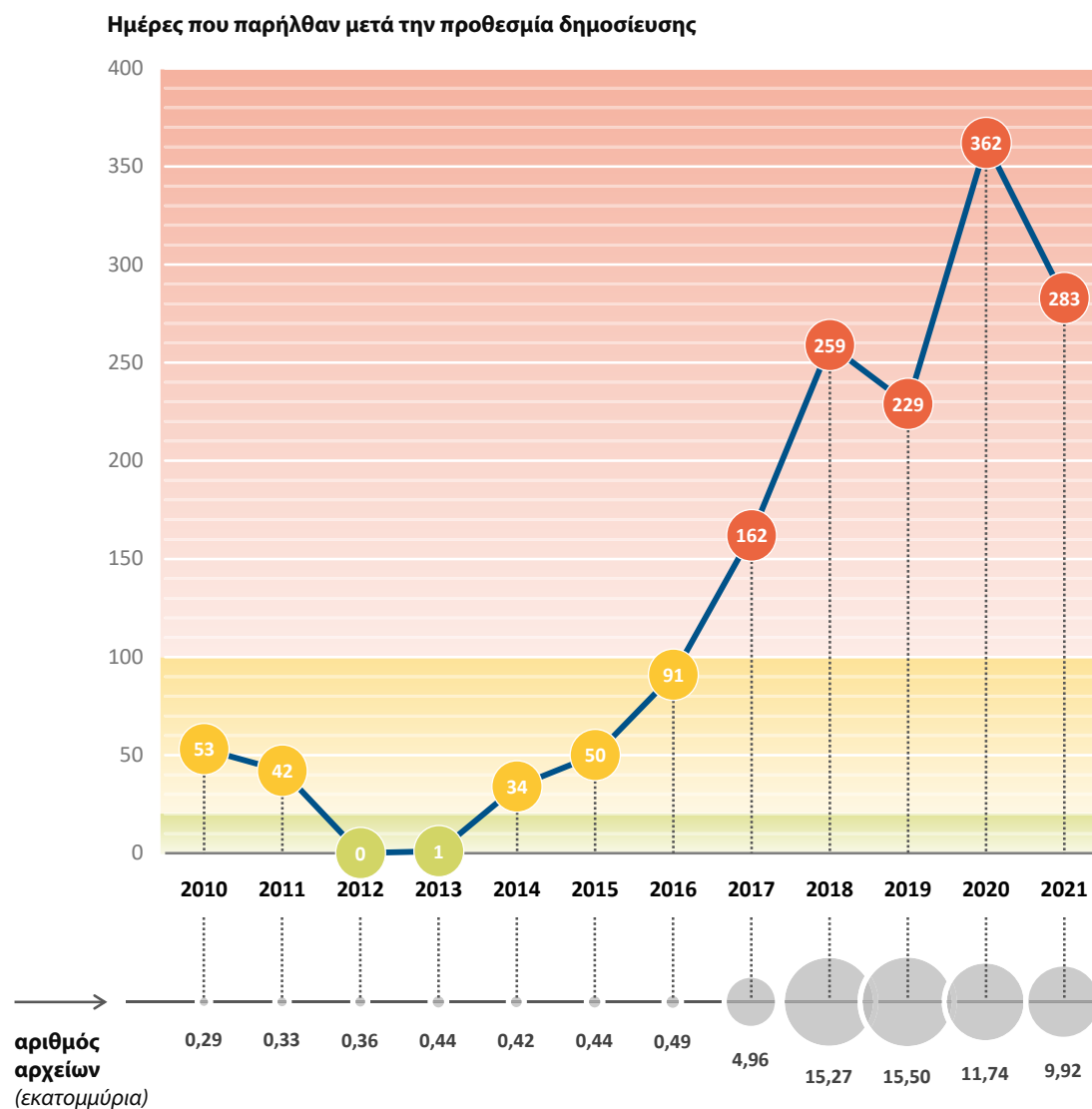


Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ.

43 Υπάρχουν τέσσερις βασικοί λόγοι στους οποίους οφείλονται οι αυξανόμενες καθυστερήσεις στη δημοσίευση των τελικών δεδομένων (*γράφημα 11*):

- ο η αύξηση του αριθμού των αρχείων που υποβάλλονται από τις χώρες·
- ο η ανεπαρκής ποιότητα των εν λόγω αρχείων (βλέπε σημείο [35](#))·
- ο οι καθυστερήσεις στην εκ νέου υποβολή δεδομένων από τις χώρες (βλέπε σημεία [36-37](#))· και
- ο η αύξηση του χρόνου που απαιτείται για την επιβεβαίωση των δεδομένων με τους κατασκευαστές.

Γράφημα 11 – Καθυστερήσεις στη δημοσίευση των τελικών δεδομένων



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που περιλαμβάνονται στις αποφάσεις παρακολούθησης της Επιτροπής.

44 Για την αντιμετώπιση του προβλήματος των καθυστερήσεων συνολικά, ο ΕΟΠ και η Επιτροπή έλαβαν μέτρα όπως η διατήρηση τακτικών επαφών με τα κράτη μέλη που αναφέρουν στοιχεία με καθυστέρηση, η απλούστευση των απαιτήσεων αναφοράς στοιχείων, η αύξηση του αριθμού των υπαλλήλων για την αναφορά στοιχείων σε περιόδους αιχμής και η εστίαση στον έλεγχο των παραμέτρων συμμόρφωσης. Επιπλέον, ο ΕΟΠ σχεδιάζει να μεταφέρει όλους τους ελέγχους ποιότητας επί των αναφερόμενων από τα κράτη μέλη δεδομένων και των κοινοποιήσεων σφαλμάτων από τους κατασκευαστές στη νέα πλατφόρμα αναφοράς στοιχείων Reportnet3 (βλέπε σημείο 40). Οι εν λόγω αυτόματοι έλεγχοι σχετικά με τη συνοχή, την ακρίβεια και την πληρότητα των δεδομένων αναμένεται να βελτιώσουν την ποιότητα των δεδομένων και να περιορίσουν τις ανταλλαγές πληροφοριών με τον ΕΟΠ. Αυτό θα εξαρτηθεί από τη χρήση της πλατφόρμας από τις αρχές αναφοράς στοιχείων των χωρών και τους κατασκευαστές. Εντούτοις, τα μέτρα αυτά δεν αντιμετωπίζουν το πρόβλημα των κοινοποιήσεων σφαλμάτων με καθυστέρηση από τους κατασκευαστές (βλέπε σημείο 41).

Η Επιτροπή υπολόγισε ορθά τα διάφορα στοιχεία των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂

45 Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα τελικά δεδομένα που συγκεντρώνει ο ΕΟΠ προκειμένου να υπολογίσει τις μέσες εκπομπές, τις τιμές-στόχο και τα τιμήματα υπέρβασης εκπομπών τόσο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσο και σε επίπεδο κατασκευαστή. Επανεκτελέσαμε τους υπολογισμούς αυτούς, χρησιμοποιώντας τα τελικά δεδομένα για το 2020 που δημοσιεύθηκαν στον ιστότοπο του ΕΟΠ, και ακολουθήσαμε τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής.

46 Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι τα αποτελέσματα των υπολογισμών μας συμφωνούσαν με τα αποτελέσματα της Επιτροπής, με μικρές μόνο διαφορές. Το Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών (ICCT) πραγματοποίησε τους δικούς του υπολογισμούς, επιβεβαιώνοντας με τη σειρά του τα αποτελέσματα της Επιτροπής.

Αυστηρότερες τιμές-στόχος και διάφορα κίνητρα κατέστησαν τα ηλεκτρικά οχήματα τον βασικό μοχλό για τη μείωση των εκπομπών CO₂, το μέλλον ωστόσο επιφυλάσσει προκλήσεις

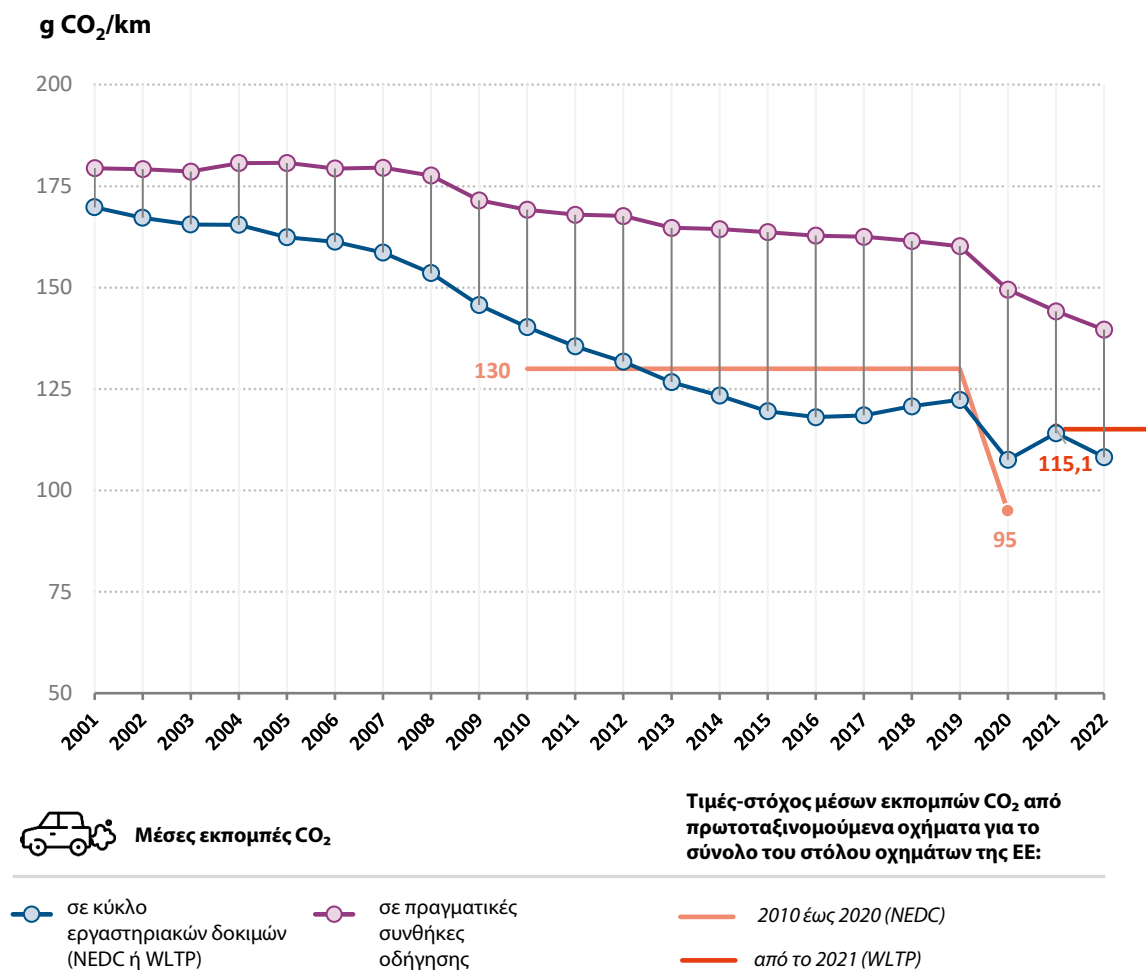
47 Εξετάσαμε κατά πόσον ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ από πρωτοταξινομούμενα οχήματα, σε συμφωνία με τις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα. Από πλευράς μας, αναμέναμε στο πλαίσιο αυτό τα εξής:

- ο ότι οι εκπομπές CO₂ από πρωτοταξινομούμενα οχήματα θα είχαν μειωθεί, τόσο σε εργαστηριακές δοκιμές όσο και σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·
- ο ότι όλοι οι τύποι κινητήρων οχημάτων θα παράγουν μειωμένες εκπομπές CO₂·
- ο ότι οι ρυθμίσεις θα εκπληρώνουν τον σκοπό για τον οποίο συμπεριλήφθηκαν στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα·
- ο ότι οι τιμές-στόχος για τη μείωση που θεσπίζονται στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα θα ευθυγραμμίζονταν με τις τιμές-στόχο της ΕΕ για το κλίμα.

Πριν από το 2020, οι εκπομπές παρουσιάζονταν μειωμένες μόνο όταν μετρούνταν στο εργαστήριο και όχι σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης

48 Στο [γράφημα 12](#) παρουσιάζεται η τάση των εκπομπών από πρωτοταξινομούμενα οχήματα αρχής γενομένης από το 2001, υπό τη μορφή σύγκρισης των μέσων εκπομπών CO₂ στην ΕΕ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης με εκείνες που έχουν μετρηθεί σε εργαστήριο. Προκειμένου ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα να επιτύχει τον επιδιωκόμενο αντίκτυπό του, είναι σημαντικό να μην αυξηθεί η απόκλιση μεταξύ των εργαστηριακών εκπομπών και των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.

Γράφημα 12 – Μέσες εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και στο εργαστήριο



Πηγή: Έως το 2020, η απόκλιση μεταξύ πραγματικών και εργαστηριακών εκπομπών των οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ήταν ευγενική προσφορά του ICCT. Για τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, χρησιμοποιήσαμε την απόκλιση που είχε προσδιοριστεί με βάση τα δεδομένα του 2021 από τους μετρητές κατανάλωσης καυσίμου επί του οχήματος. Για την περίοδο 2021-2022, χρησιμοποιήσαμε τα δεδομένα αυτά για όλους τους τύπους οχημάτων.

49 Όπως προκύπτει από το ως άνω γράφημα, πριν από το 2020 και παρότι βρισκόταν σε ισχύ ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και όλες οι τιμές-στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ είχαν επιτευχθεί τρία χρόνια από τη θέση του σε εφαρμογή, είχε σημειωθεί οριακή μόνο μείωση (λιγότερο από 7 %) των εκπομπών CO₂ από τα πρωτοταξινομούμενα αυτοκίνητα σε πραγματικές συνθήκες. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές CO₂ στο εργαστήριο μειώθηκαν κατά 16 %, από 145,7 g/km το 2009 σε 122,3 g/km το 2019. Ως εκ τούτου, η αυξανόμενη απόκλιση μεταξύ των εργαστηριακών και των πραγματικών εκπομπών εξουδετερώνει σε μεγάλο βαθμό το επιδιωκόμενο όφελος του κανονισμού. Σύμφωνα με το ICCT, η μέση απόκλιση αυξήθηκε από 17 % το 2009 σε περίπου 38 % το 2018¹³. Ο κύριος λόγος για την αύξηση αυτής της απόκλισης στις εκπομπές ήταν το γεγονός ότι οι κατασκευαστές επικεντρώθηκαν στη μείωση των εκπομπών στο εργαστήριο και όχι σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, εκμεταλλευόμενοι κενά που υπήρχαν στις απαιτήσεις των δοκιμών¹⁴.

50 Η Επιτροπή γνώριζε καλά την ανάγκη να αλλάξει ο «νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης» (NEDC) —μία εργαστηριακή δοκιμή που καθιερώθηκε τη δεκαετία του '70— ώστε να αποτυπώνονται καλύτερα οι πραγματικές συνθήκες οδήγησης της σύγχρονης εποχής. Ως εκ τούτου, το 2007, η Επιτροπή και η Ιαπωνία χρηματοδότησαν τεχνική ομάδα εργασίας των Ηνωμένων Εθνών για την ανάπτυξη νέας εργαστηριακής δοκιμής. Με το δε σκάνδαλο «ντίζελγκεϊτ», επισπεύθηκε η έγκριση ενός νέου κύκλου εργαστηριακών δοκιμών. Πρόκειται για την [παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων](#) (WLTP), η οποία κατέστη υποχρεωτική για την έγκριση τύπου νέων οχημάτων από τον Σεπτέμβριο του 2017. Για τους σκοπούς του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι τιμές εκπομπών CO₂ της δοκιμής WLTP χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά το 2021. Σε δημοσιευμένες μελέτες εκτιμάται ότι με τη WLTP μειώθηκε περίπου στο μισό η απόκλιση μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών¹⁵. Στο [παράρτημα III](#) παρουσιάζεται η βασική διαφορά μεταξύ των δύο κύκλων δοκιμών.

¹³ ICCT, [On the way to «real-world» CO₂ values](#), Μάιος 2022. Τα υποκείμενα δεδομένα ήταν ευγενική προσφορά του ICCT προς το ΕΕΣ.

¹⁴ Επιτροπή (JRC), [The difference between reported and real-world CO₂ emissions: How much improvement can be expected by WLTP introduction?](#), 2017.

¹⁵ Επιτροπή (JRC), [How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure \(NEDC vs. WLTP\)?](#), 2018.

51 Η Επιτροπή αποφάσισε επίσης να συλλέξει πληροφορίες σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και θέσπισε την υποχρέωση των κατασκευαστών να εγκαθιστούν ενσωματωμένο μετρητή κατανάλωσης καυσίμου σε κάθε πρωτοταξινομούμενο από το 2021 και μετά όχημα¹⁶. Με τη μετατροπή των πληροφοριών που καταγράφει ο μετρητής καυσίμου σε εκπομπές CO₂ και, στη συνέχεια, με τη σύγκριση αυτών των αριθμητικών στοιχείων με τις εργαστηριακές τιμές εκπομπών, είναι δυνατόν να υπολογιστεί το μέγεθος της απόκλισης και να εντοπιστούν τυχόν τροποποιήσεις. Οι κατασκευαστές των οχημάτων πρέπει να συλλέγουν τα δεδομένα αυτά εξ αποστάσεως ή κατά τη διάρκεια τακτικών ελέγχων συντήρησης, οι οποίοι πραγματοποιούνται κάθε 15 000 έως 30 000 διανυθέντα χιλιόμετρα. Από την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής των δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες που αφορούσαν τα πρωτοταξινομούμενα το 2021 οχήματα προκύπτει ότι η απόκλιση ήταν χαμηλότερη για τα αυτοκίνητα με κινητήρες ντίζελ (18,1 %) από ό,τι για τα αυτοκίνητα με βενζινοκινητήρες (23,7 %). Όσον αφορά τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, η μέση απόκλιση ήταν περίπου 250 %.

52 Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες που υποβλήθηκαν από τους κατασκευαστές το 2023 αφορούσαν περίπου τέσσερα εκατομμύρια οχήματα που είχαν ταξινομηθεί το 2021 και το 2022. Από τον Μάιο του 2023, οι αρχές των κρατών μελών έχουν αρχίσει να συλλέγουν τις ίδιες πληροφορίες κατά τη διάρκεια περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων. Το άρθρο 12 του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα¹⁷ παραχωρεί στην Επιτροπή χρόνο (έως το τέλος του 2026) ώστε να χρησιμοποιήσει δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου σε πραγματικές συνθήκες με σκοπό την ανάπτυξη μεθοδολογίας για την προσαρμογή των μέσων εργαστηριακών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών από το 2030 και μετά. Στην πράξη, μια τέτοια ανάλυση θα έπρεπε να είναι εφικτή, δεδομένου ότι έως το 2026 η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει δεδομένα εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες από τις αρχές των κρατών μελών για την πλειονότητα των οχημάτων που ταξινομήθηκαν το 2021, καθώς και παρόμοιες πληροφορίες από τους κατασκευαστές για τα αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν κατά την περίοδο 2021-2023.

¹⁶ Άρθρο 1 του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2018/1832](#).

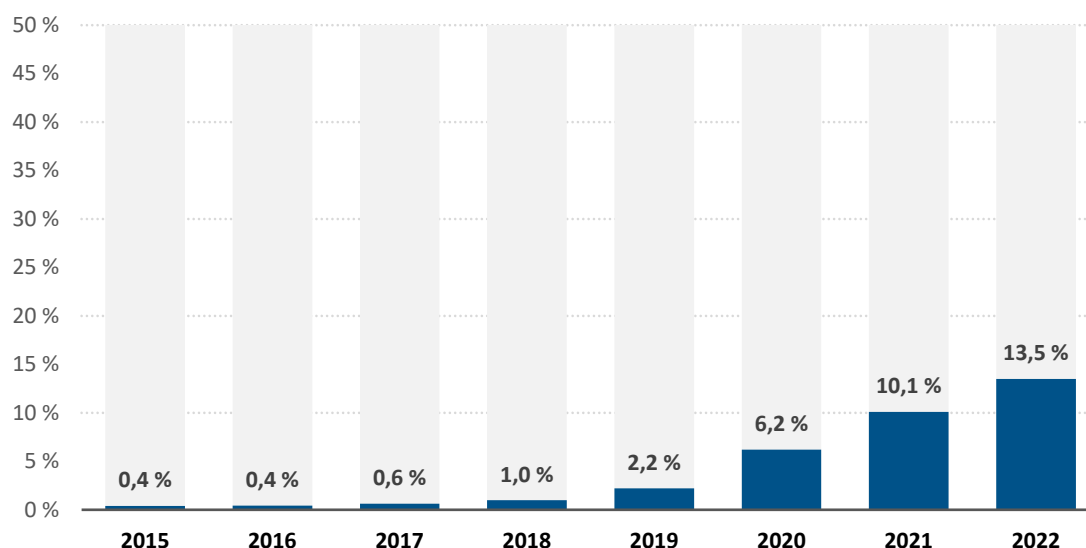
¹⁷ [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/631](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019 (όπως τροποποιήθηκε).

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πρωτοστατούν στη μείωση των μέσων εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης

53 Όπως φαίνεται στο [γράφημα 12](#), αν και η τιμή-στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2020 δεν επιτεύχθηκε, οι μέσες πραγματικές εκπομπές CO₂ από τα πρωτοταξινομούμενα αυτοκίνητα άρχισαν να μειώνονται. Αυτό οφειλόταν στη σημαντική αύξηση της διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων ([γράφημα 13](#)), τα οποία, σύμφωνα με τον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, θεωρείται ότι έχουν μηδενικές εκπομπές. Συνοπτικά, οι βασικοί λόγοι για την αύξηση της διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων είναι οι εξής:

- ο παράλληλα με τις αυστηρότερες τιμές-στόχο, ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα παρείχε ισχυρά κίνητρα στους κατασκευαστές να παράγουν οχήματα χαμηλών εκπομπών (ηλεκτρικά ή υβριδικά με ρευματολήπτη) με την πρόβλεψη υπερμορίων για την περίοδο 2020-2022· και
- δόθηκαν στους αγοραστές διάφορα κίνητρα προκειμένου να τονωθεί η ζήτηση για οχήματα χαμηλών εκπομπών, π.χ. επιδοτήσεις αγοράς, μηδενικά τέλη κυκλοφορίας ή δωρεάν στάθμευση στα κέντρα πόλεων.

Γράφημα 13 – Μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων επί των νέων ταξινομήσεων αυτοκινήτων (2015-2022)



Σημ.: ΕΕ των 27 συν την Ισλανδία, τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο (συμπεριληφθέν έως το 2020).

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ σχετικά με τα πρωτοταξινομούμενα επιβατικά αυτοκίνητα.

54 Ενώ τα ηλεκτρικά οχήματα δεν παράγουν CO₂ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, οι εκπομπές από υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη εξαρτώνται από τον τρόπο με τον οποίο οι μεμονωμένοι οδηγοί χρησιμοποιούν τα δύο συστήματα κίνησης του οχήματος: ηλεκτροκινητήρας και κινητήρας εσωτερικής καύσης (ντίζελ ή βενζίνη). Όσο περισσότερο χρησιμοποιείται το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης, τόσο μεγαλύτερο είναι το όφελος για το κλίμα, καθώς οι εκπομπές είναι χαμηλότερες. Προκειμένου να καθορίσουν τις τιμές εκπομπών για τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη σε εργαστηριακό περιβάλλον, οι εμπειρογνώμονες έπρεπε να προσδιορίσουν τα ποσοστά ηλεκτροκίνησης και οδήγησης με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Επειδή ακριβώς βασίστηκαν στην παραδοχή ότι οι οδηγοί θα χρησιμοποιούσαν την ηλεκτροκίνηση περισσότερο από ό,τι τους κινητήρες εσωτερικής καύσης, τα περισσότερα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη ταξινομήθηκαν ως οχήματα χαμηλών εκπομπών (κάτω των 50 CO₂ g/km) για τους σκοπούς του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα.

55 Ωστόσο, αρκετές μελέτες επισημαίνουν ότι, κατά μέσο όρο, οι εκπομπές υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη σε πραγματικές συνθήκες είναι τρεις έως πέντε φορές υψηλότερες από εκείνες που μετρώνται στο εργαστήριο¹⁸. Σύμφωνα με την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής των δεδομένων του 2021 που ελήφθησαν από τους μετρητές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου επί του οχήματος σε περίπου 122 000 υβριδικά αυτοκίνητα με ρευματολήπτη, κατά μέσο όρο, οι εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες (139,4 g/km) ήταν 3,5 φορές υψηλότερες από τις εργαστηριακές (39,6 g/km). Από τα δεδομένα αυτά προκύπτει επίσης ότι, κατά μέσο όρο, τα υβριδικά με ρευματολήπτη εκπέμπουν λιγότερο CO₂ από τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (180,3 g/km). Η τεράστια απόκλιση μεταξύ των εκπομπών των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη σε πραγματικές συνθήκες και των εργαστηριακών εκπομπών τους μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης χρησιμοποιούνται συχνότερα από ό,τι αναμενόταν, ιδίως όταν πρόκειται για υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη που προορίζονται για εταιρική χρήση¹⁹. Σε μια τέτοια περίπτωση, οι εταιρείες είθισται να καλύπτουν το κόστος των καυσίμων και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει οικονομικό κίνητρο για τους εργαζομένους να επαναφορτίζουν τις μπαταρίες.

¹⁸ ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

¹⁹ ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

56 Ως λύση για την αντιμετώπιση του σημαντικού αυτού ύψους των εκπομπών από υβριδικά με ρευματολήπτη σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, ορισμένα κράτη μέλη έχουν αρχίσει να περιορίζουν τον αριθμό των κινήτρων για την απόκτηση τέτοιων οχημάτων. Σε μια προσπάθεια να εξασφαλιστεί η καλύτερη αποτύπωση της πραγματικότητας, η Επιτροπή αποφάσισε επίσης να αλλάξει τη μέθοδο για τον καθορισμό των εργαστηριακών τιμών CO₂ για τα υβριδικά με ρευματολήπτη, αναπροσαρμόζοντας την αναλογία της χρήσης ηλεκτρικών κινητήρων και κινητήρων εσωτερικής καύσης²⁰. Ωστόσο, η αναπροσαρμογή αυτή θα εφαρμοστεί μόλις από το 2025. Αυτό σημαίνει ότι μέχρι τότε, η παραγωγή υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη μπορεί να παραμείνει μια ελκυστική επιλογή για τους κατασκευαστές, καθώς θα εξακολουθούν να αντιμετωπίζονται ως οχήματα χαμηλών εκπομπών.

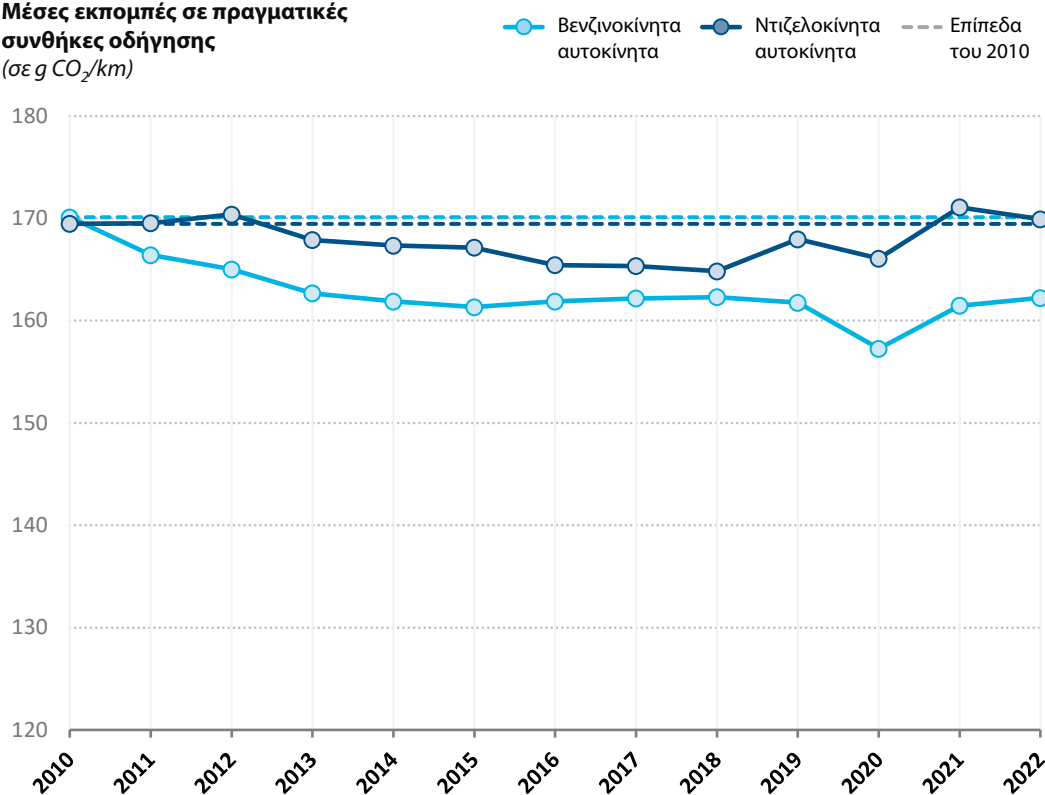
57 Βάσει των δεδομένων σχετικά με τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, οι μέσες εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης δεν έχουν μειωθεί για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Όσον αφορά τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα, οι εκπομπές παρέμειναν σταθερές κατά τη διάρκεια της περιόδου, ενώ για τα βενζινοκίνητα σημειώθηκε οριακή μείωση κατά 4,6 % (*γράφημα 14*). Οι συνεχείς βελτιώσεις στην τεχνολογία των κινητήρων και η εισαγωγή υβριδικών συστημάτων κίνησης έχουν ενισχύσει την αποδοτικότητα των κινητήρων, από την άλλη όμως, η αυξημένη μάζα του οχήματος σε συνδυασμό με ισχυρότερους κινητήρες υπερσκελίζουν την τεχνολογική πρόοδο που έχει σημειωθεί²¹. Μεταξύ 2011 και 2022, σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας, η μέση μάζα των αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά περίπου 10 %. Την ίδια περίοδο, η ισχύς των κινητήρων αυξήθηκε κατά 25 %. Παρά τη θέσπιση του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι εκπομπές CO₂ από οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, τα οποία εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν την πλειονότητα των νέων ταξινομήσεων οχημάτων (περίπου 74 % το 2022), παραμένουν αμείωτες.

²⁰ Αναθεώρηση του υπολογισμού του συντελεστή χρηστικότητας, όπως περιγράφεται στο παράρτημα XIV του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2023/443](#).

²¹ IEA, [Cars and Vans – Tracking Report](#), Σεπτέμβριος 2022.

Γράφημα 14 – Μέσες εκπομπές αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης (2010-2022)

Μέσες εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (σε g CO₂/km)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των μέσων εργαστηριακών εκπομπών CO₂ των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων, προσαρμοσμένες για την περίοδο 2010-2020 σε συνάρτηση με τους συντελεστές απόκλισης σε πραγματικές συνθήκες που παρέχει το ICCT. Σε ό,τι αφορά την περίοδο 2021-2022, για τον υπολογισμό της απόκλισης μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών μετρήσεων, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα κατανάλωσης σε πραγματικές συνθήκες που καταγράφονταν από τους μετρητές κατανάλωσης καυσίμου επί του οχήματος.

Οι ρυθμίσεις του κανονισμού βοήθησαν τους κατασκευαστές να επιτύχουν τις τιμές-στόχο, είχαν όμως αρνητικό αντίκτυπο στις εκπομπές CO₂

58 Ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα προβλέπει διάφορες ρυθμίσεις (βλέπε [γράφημα 6](#)), οι οποίες θα βοηθούσαν τους κατασκευαστές να επιτύχουν τις τιμές-στόχο τους ειδικών εκπομπών, μειώνοντας έτσι το καταβλητέ τίμημα υπέρβασης εκπομπών.

59 Για την περίοδο 2013-2019, λίγοι ήταν οι κατασκευαστές (κυρίως σπορ αυτοκινήτων πολυτελείας) που δεν κατάφεραν να επιτύχουν τις τιμές-στόχο τους (δύο το 2013, ένας το 2014, δύο το 2015, τρεις το 2017, ένας το 2018 και τέσσερις το 2019), οι οποίοι έπρεπε να καταβάλουν συνολικά ως τίμημα υπέρβασης εκπομπών περίπου 20 εκατομμύρια ευρώ. Όσον αφορά το 2020, έξι μεμονωμένοι κατασκευαστές και δύο όμιλοι κατασκευαστών δεν πέτυχαν τις τιμές-στόχο τους ειδικών εκπομπών και υποχρεώθηκαν να καταβάλουν τιμήματα υπέρβασης εκπομπών ύψους περίπου 0,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το 2021, μόνο τέσσερις μεμονωμένοι κατασκευαστές, όλοι τους με λιγότερες από 2 000 ταξινομήσεις, υπερέβησαν τις τιμές-στόχο από άποψη εκπομπών, με το καταβλητέο συνολικό τίμημα υπέρβασης εκπομπών να ανέρχεται σε 7,4 εκατομμύρια ευρώ.

60 Σύμφωνα με εκτίμηση του ΕΕΣ, είναι πιθανό οι κατασκευαστές να μην χρειάστηκε να καταβάλουν έως και 13 δισεκατομμύρια ευρώ ως τίμημα υπέρβασης εκπομπών το 2020, χάρη στις ρυθμίσεις που προβλέπει ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα. Στο [γράφημα 15](#) κατωτέρω παρουσιάζονται τα ποσά των τιμημάτων υπέρβασης εκπομπών που δεν χρειάστηκε να καταβάλουν οι κατασκευαστές το 2020, χάρη στην εφαρμογή των ρυθμίσεων. Η μεγαλύτερη εξοικονόμηση επιτεύχθηκε με τα υπερμόρια, τα οποία παρέχουν κίνητρα για την απόκτηση οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Η δεύτερη μεγαλύτερη εξοικονόμηση επιτεύχθηκε με τη σταδιακή εφαρμογή (διαθέσιμη μόνο το 2020), στο πλαίσιο της οποίας το 5 % των οχημάτων που παράγουν τις υψηλότερες εκπομπές αφαιρέθηκε από τον υπολογισμό της μέσης τιμής εκπομπών.

Γράφημα 15 – Ποσά του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που δεν χρειάστηκε να καταβάλουν οι κατασκευαστές χάρη στις ρυθμίσεις



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των τελικών δεδομένων παρακολούθησης για το 2020.

61 Μεταξύ όλων των ρυθμίσεων, μόνο οι οικολογικές καινοτομίες έχουν τη δυναμική να μειώσουν τις εκπομπές CO₂. Παρά την εντυπωσιακή αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένα με οικολογικές καινοτομίες (από μόλις 5 οχήματα το 2013 σε περισσότερα από 6 εκατομμύρια οχήματα το 2020), κατά μέσο όρο οι εκπομπές μειώθηκαν μόνο κατά 1 g CO₂/km το 2020, ποσοστό που αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 1 % των μέσων εκπομπών CO₂ των οχημάτων τη συγκεκριμένη χρονιά. Μολονότι τα υπερμόρια συντέλεσαν στη διάδοση της αγοράς αυτοκινήτων χαμηλών εκπομπών (βλέπε σημείο 53), στην πραγματικότητα δεν μειώνουν τις εκπομπές CO₂. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι παρέχουν μόνο μόρια τα οποία ο κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει για να μειώσει τις μέσες εκπομπές του. Το ανώτατο όριο των υπερμορίων για ολόκληρη την περίοδο 2020-2022 ορίζεται στα 7,5 g CO₂/km. Οι περισσότεροι κατασκευαστές είχαν ήδη εξαντλήσει τα μόρια αυτά το 2020. Από την άλλη, η συγκέντρωση, οι παρεκκλίσεις και η σταδιακή εφαρμογή δεν αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών CO₂.

62 Όπως φαίνεται στο [γράφημα 16](#), η δέσμη νομοθετικών μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % που εγκρίθηκε το 2023 αναμένεται να μειώσει σημαντικά τον δυσμενή αντίκτυπο των ρυθμίσεων του κανονισμού στις εκπομπές CO₂.

Γράφημα 16 – Τροποποιήσεις των ρυθμίσεων που προβλέπει ο κανονισμός από το 2020 και μετά

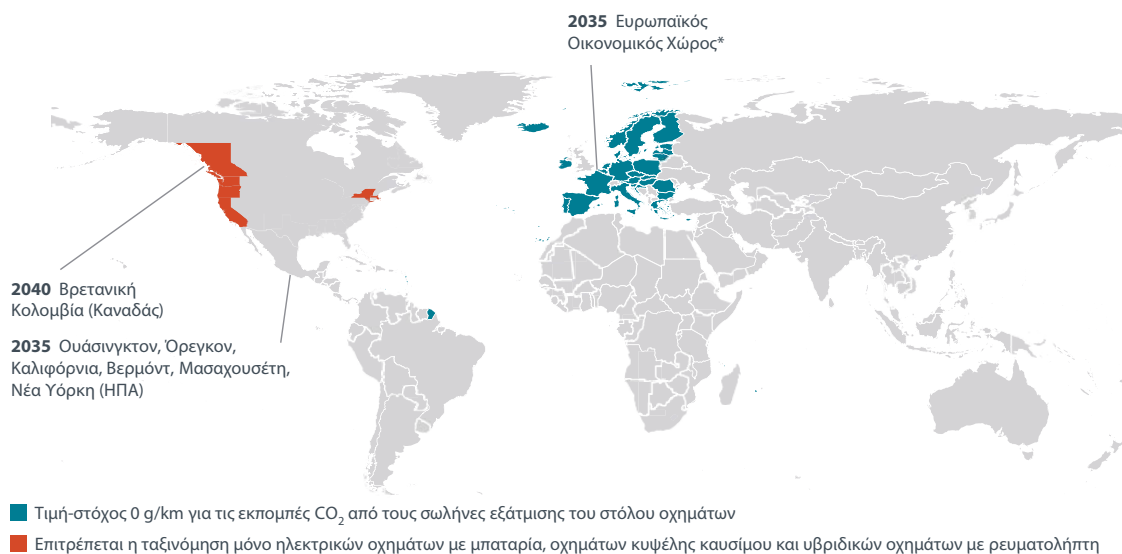
2020-2024	Από το 2025 και μετά
Σταδιακή εφαρμογή Για το έτος αναφοράς 2020, το 5 % των αυτοκινήτων με τις υψηλότερες εκπομπές CO ₂ ανά κατασκευαστή δεν λήφθηκαν υπόψη κατά τον υπολογισμό των μέσων εκπομπών.	Η ρύθμιση δεν είναι πλέον διαθέσιμη (από το 2021)
Υπερμόρια Οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν υπερβαίνουν τα 50 g CO ₂ /km μετρούσαν για περισσότερο από μία μονάδα κατά την περίοδο 2020-2022, με σκοπό την παροχή κινήτρων για την απόκτηση οχημάτων χαμηλών εκπομπών.	Η ρύθμιση δεν είναι πλέον διαθέσιμη. Αντ' αυτού, η ετήσια τιμή-στόχος του εκάστοτε κατασκευαστή μπορεί να αυξηθεί (κατά 5 % κατ' ανώτατο όριο) σε περίπτωση που άνω του 25 % των ταξινομούμενων αυτοκινήτων είναι οχήματα χαμηλών εκπομπών.
Παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις Οι τιμές-στόχος είναι λιγότερο αυστηρές για τους κατασκευαστές με ετήσιες ταξινομήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 300 000 οχήματα.	Μειωμένο πεδίο εφαρμογής των παρεκκλίσεων 10 000-300 000 οχήματα (έως το 2028) 1 000-10 000 οχήματα (έως το 2035) Λιγότερα από 1 000 οχήματα (οι εξαιρέσεις διατηρούνται)
Οικολογικές καινοτομίες Πρόκειται για πιστωτικά μόρια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εγκεκριμένες καινοτόμες τεχνολογίες που μειώνουν τις εκπομπές ανεξάρτητα από τον κύκλο εργαστηριακών δοκιμών (με ανώτατο όριο τα 7 g CO ₂ /km).	Η ρύθμιση παραμένει ως έχει Το ανώτατο όριο θα μειωθεί σε 6 g/km ετησίως την περίοδο 2025-2029 και σε 4 g/km ετησίως την περίοδο 2030-2034.
Συγκέντρωση Οι κατασκευαστές μπορούν να συνεργάζονται για την επίτευξη των τιμών-στόχου που τους αναλογούν: οι κατασκευαστές που ρυπαίνουν περισσότερο μπορούν να συνάψουν συμφωνία με τους κατασκευαστές που ρυπαίνουν λιγότερο.	Η ρύθμιση παραμένει ως έχει

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των κανονισμών (ΕΕ) 2019/631 και 2023/851.

Προκλήσεις όσον αφορά την επίτευξη των τιμών-στόχου της ΕΕ για το κλίμα

63 Αναμέναμε ότι η εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα θα οδηγούσε σε μειώσεις των εκπομπών, σε συμφωνία με τις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα. Στο πλαίσιο των νομοθετικών διαπραγματεύσεων το 2019, δύο κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες ότι οι τιμές-στόχος για το σύνολο του στόλου καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων της ΕΕ που προβλέπονται στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα δεν ανταποκρίνονταν στις δεσμεύσεις της ΕΕ για το κλίμα²². Το 2023, με τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % εισήχθησαν **περισσότερο φιλόδοξες τιμές-στόχος**²³ για την περίοδο μετά το 2030. Με στόχο τις μηδενικές εκπομπές από το 2035 και μετά, η περιοχή της ΕΕ είναι η ηγέτιδα παγκοσμίως όσον αφορά τις τιμές-στόχο για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα (βλέπε **γράφημα 17**).

Γράφημα 17 – Περιοχές ανά τον κόσμο με δεσμευτικές τιμές-στόχο για μηδενικές ή σχεδόν μηδενικές εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα



Πηγή: ICCT, CO₂ emission standards for new passenger cars and vans in the European Union, Μάιος 2023.

²² Βλέπε Κοινή δήλωση του Λουξεμβούργου και του Βελγίου.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2023.

64 Οι αρχές που είναι αρμόδιες για το κλίμα και το περιβάλλον στη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες εξέφρασαν ανησυχίες, επισημαίνοντας ότι δεν πρόκειται με την εφαρμογή του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα να καταστεί δυνατή η επίτευξη αξιοσημείωτων μειώσεων στις εκπομπές CO₂ από τον τομέα των μεταφορών έως το 2030. Τα συγκεκριμένα κράτη μέλη μπορεί επομένως να αντιμετωπίσουν προκλήσεις όσον αφορά την επίτευξη των νέων τιμών-στόχου τους για το κλίμα για το 2030 που προβλέπονται στον κανονισμό για τον επιμερισμό των προσπαθειών – βλέπε [πλαίσιο 1](#). Στη μελέτη του ICCT του 2021²⁴ επισημάνθηκε επίσης η ανάγκη για καλύτερη ευθυγράμμιση μεταξύ των τιμών-στόχου που θεσπίζονται στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και των δεσμεύσεων της ΕΕ για το κλίμα.

Πλαίσιο 1

Οι τιμές-στόχος της ΕΕ στο πλαίσιο του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα θεωρούνται ανεπαρκείς για την επίτευξη των εθνικών τιμών-στόχου για το 2030 στον τομέα των μεταφορών

Σύμφωνα με την έκθεση του γερμανικού οργανισμού περιβάλλοντος για το 2021, η Γερμανία θα ξεπεράσει την τιμή-στόχο που έχει ορίσει ο κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών για το 2030 στον τομέα των μεταφορών (85 εκατομμύρια τόνους CO₂) κατά 41 εκατομμύρια τόνους CO₂, δηλαδή κατά 50 %. Σύμφωνα με τον οργανισμό, ο καθορισμός της τιμής-στόχου της ΕΕ για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα στο -30 % αντί του -15 % για την περίοδο 2025-2029 θα βοηθούσε τη Γερμανία να επιτύχει την εθνική τιμή-στόχο για μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών.

Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, προκειμένου να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050, οι πωλήσεις αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης θα πρέπει να παύσουν το 2030 και όχι το 2035. Ανάλογα με το σενάριο, οι Κάτω Χώρες ενδέχεται να μπορέσουν να μειώσουν τις εκπομπές CO₂ στον τομέα των μεταφορών κατά ένα ποσοστό κυμαινόμενο από 25 % έως 46 % μεταξύ του 2019 και του 2030, μείωση η οποία εξακολουθεί να υπολείπεται της τιμής-στόχου για μείωση κατά 55 %.

²⁴ ICCT, *Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO₂ targets for new cars and vans*, 2021, σ. 23.

65 Πολλές είναι οι μελέτες που προσδιορίζουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ως την καλύτερη επί του παρόντος διαθέσιμη τεχνολογία για τη μείωση των συνολικών εκπομπών που παράγονται από τα επιβατικά αυτοκίνητα²⁵. Το 2021 κυκλοφορούσαν περίπου 1,9 εκατομμύρια ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δηλαδή περίπου το 0,76 % του συνολικού στόλου αυτοκινήτων της ΕΕ²⁶. Όπως εξηγείται στο σημείο **53**, τα υπερμόρια ήταν μία από τις ρυθμίσεις που προβλέπονταν στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα για την περίοδο 2020-2022, με σκοπό την κινητροδότηση για την κατασκευή οχημάτων χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Για την περίοδο 2025-2029, ο κανονισμός παρέχει ένα ακόμη κίνητρο: αύξηση της ετήσιας τιμής-στόχου των εκπομπών από μέρους των κατασκευαστών κατά 5 % κατ' ανώτατο όριο, εάν πάνω από το 25 % των ταξινομούμενων αυτοκινήτων σε ένα δεδομένο έτος είναι οχήματα χαμηλών εκπομπών. Δεδομένου ότι το 2022 το μερίδιο των οχημάτων χαμηλών εκπομπών είχε ήδη αγγίξει το 23 %, είναι αμφίβολο κατά πόσον η διάταξη αυτή θα έχει καταλυτικό ρόλο στην περαιτέρω διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων.

66 Στο πλαίσιο των συνεντεύξεών μας με ενδιαφερόμενα μέρη και της επισκόπησης διαφόρων μελετών αναδείχθηκαν και άλλες βασικές προκλήσεις όσον αφορά την αύξηση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων. Η πρώτη είναι η διαθεσιμότητα των μπαταριών. Σε έκθεσή μας του 2023²⁷ επισημάνσαμε ότι η πρόσβαση σε πρώτες ύλες εξακολουθεί να αποτελεί μείζονα στρατηγική πρόκληση για την αξιακή αλυσίδα των μπαταριών της ΕΕ.

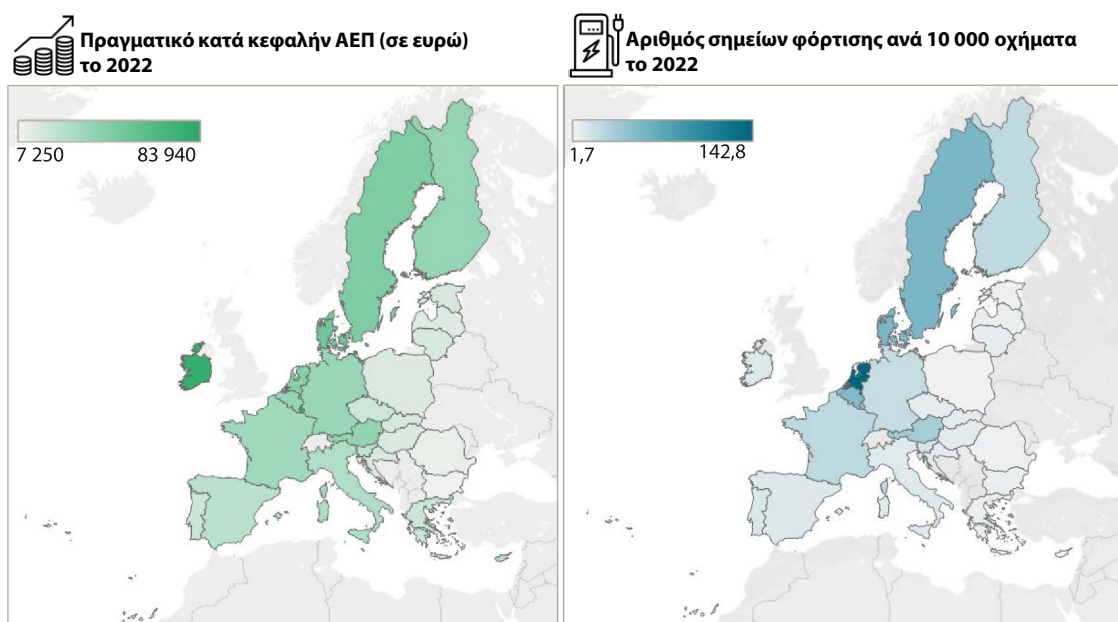
²⁵ ICCT, *A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars*, Ιούλιος 2021.

²⁶ Eurostat, *Passenger cars in the EU*, Μάρτιος 2023.

²⁷ ΕΕΣ, *ειδική έκθεση 15/2023*, με τίτλο «Η βιομηχανική πολιτική της ΕΕ για τις μπαταρίες – Ανάγκη για νέα στρατηγική ώθηση».

67 Ένα ακόμη κώλυμα, που επισημαίνεται σε έκθεσή μας του 2021²⁸, είναι η έλλειψη επαρκών υποδομών φόρτισης. Στο [γράφημα 18](#) φαίνεται ότι για τα κράτη μέλη με χαμηλότερο κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) η επέκταση των υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων δεν είναι εύκολη υπόθεση. Η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων τόνισε επίσης ότι οι ανεπαρκείς υποδομές φόρτισης θα αποτελέσουν πρόσκομμα στην επίτευξη των τιμών-στόχου για μείωση των εκπομπών μετά το 2030 από μέρους των κατασκευαστών²⁹. Επισήμανε επίσης ότι το 70 % του συνόλου των φορτιστών μπαταριών αυτοκινήτων στην ΕΕ συγκεντρώνεται σε τρία μόλις κράτη μέλη (Κάτω Χώρες, Γαλλία και Γερμανία), τα οποία αντιπροσωπεύουν το 23 % της συνολικής επιφάνειας της ΕΕ.

Γράφημα 18 – Κατά κεφαλήν ΑΕΠ και πυκνότητα των σημείων φόρτισης αυτοκινήτων (2022)



Σημ.: Στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα περιλαμβάνονται αμφότερα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά ημιφορτηγά.

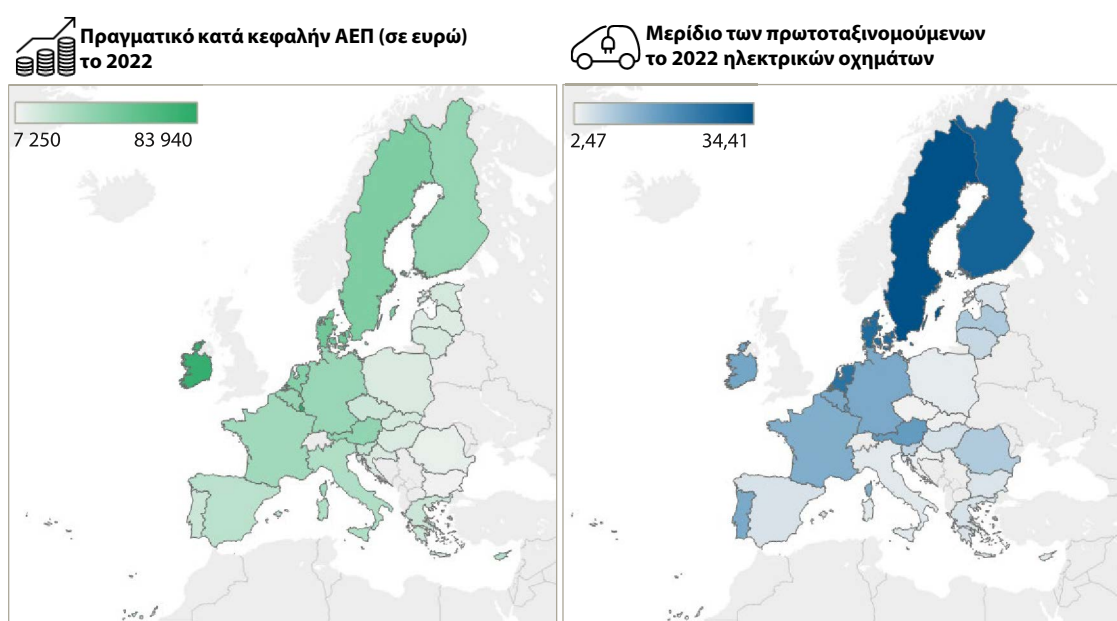
Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Eurostat και του [Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων](#). Οι χάρτες δημιουργήθηκαν με το εργαλείο Tableau.

²⁸ ΕΕΣ, [ειδική έκθεση 05/2021](#), με τίτλο «Υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: παρά την αύξηση του αριθμού των σταθμών φόρτισης, η ανομοιογενής ανάπτυξή τους περιπλέκει τις μετακινήσεις εντός ΕΕ».

²⁹ ACEA, [Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible](#), 2021.

68 Μια ακόμη πρόκληση είναι το γεγονός ότι τα ηλεκτρικά οχήματα είναι, κατά μέσο όρο, ακριβότερα από τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, με αποτέλεσμα να ενδέχεται οι καταναλωτές απλώς να μην είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν οικονομικά σε μια τέτοια αγορά. Στο [γράφημα 19](#) φαίνεται ότι στα κράτη μέλη με υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, τα ηλεκτρικά οχήματα χρησιμοποιούνται περισσότερο. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη με χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ ενδέχεται να συνεχίσουν να αντιμετωπίζουν περισσότερα προβλήματα στην προσπάθειά τους να μειώσουν τις εκπομπές των επιβατικών αυτοκινήτων, αφ' ης στιγμής οι κάτοικοί τους είναι πιθανό να διατηρήσουν τα ρυπογόνα αυτοκίνητά τους για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Αυτό ισχύει ήδη, δεδομένου ότι η μέση ηλικία ενός αυτοκινήτου στην ΕΕ αυξήθηκε από 7,4 έτη το 2014 σε 12 έτη το 2021³⁰.

Γράφημα 19 – Κατά κεφαλήν ΑΕΠ και μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων (2022)



Σημ.: Στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα περιλαμβάνονται αμφότερα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά ημιφορτηγά.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Eurostat και του [Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων](#). Οι χάρτες δημιουργήθηκαν με το εργαλείο Tableau.

³⁰ ACEA, [Average age of the EU vehicle fleet, by country, 2023](#).

Συμπεράσματα και συστάσεις

69 Από το 2020, 11 χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ του πρώτου κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι πραγματικές εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων άρχισαν να μειώνονται σημαντικά. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ευρεία διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων, εφόσον οι εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα με κινητήρες εσωτερικής καύσης παραμένουν αμείωτες. Μολονότι τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα συλλέγονταν και επαληθεύονταν από την Επιτροπή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, δεν υπάρχει επαρκής βεβαιότητα όσον αφορά την ακρίβεια των εκπομπών CO₂ που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης στην αρχή της διαδικασίας. Θεωρούμε ότι δεν υπάρχει επαρκής ευθυγράμμιση μεταξύ, αφενός, των φιλοδοξιών της ΕΕ για το κλίμα και, αφετέρου, των τιμών-στόχου για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα έως το 2029. Όσον αφορά την περίοδο μετά το 2030, οι τιμές-στόχος ευθυγραμμίζονται μεν, το κατά πόσον όμως θα επιτευχθούν θα εξαρτηθεί από τη διάδοση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

70 Διαπιστώσαμε αδυναμίες στον τρόπο εφαρμογής του πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων. Ειδικότερα, οι αρχές έγκρισης τύπου σε δύο από τα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε δεν διενεργούσαν τους απαιτούμενους ελέγχους σε επίπεδο κατασκευαστή. Περιορίζεται έτσι η βεβαιότητα που μπορεί να αποκομιστεί σχετικά με την ορθότητα των εκπομπών CO₂ των οχημάτων που δηλώνονται από τους κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Η Επιτροπή διαθέτει περιορισμένες μόνο πληροφορίες σχετικά με την υλοποίηση των εν λόγω ελέγχων από τις εθνικές αρχές, δεδομένου ότι έως τα μέσα του 2023 η ίδια η Επιτροπή δεν είχε διενεργήσει καμία αξιολόγηση με αντικείμενο την εφαρμογή των νέων κανόνων (σημεία [18-23](#)).

71 Υπήρξε ένας ακόμη παράγοντας που περιορίσε την αποκόμιση βεβαιότητας σχετικά με τις τιμές CO₂ που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Ειδικότερα, ενώ υπήρχαν ήδη διαθέσιμες από τις εργαστηριακές δοκιμές ατμοσφαιρικής ρύπανσης πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές από αυτοκίνητα που βρισκόνταν σε κυκλοφορία, η Επιτροπή δεν τις χρησιμοποιούσε προκειμένου να εκτιμήσει τον κίνδυνο σφάλματος στις τιμές CO₂ που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Σημειωτέον ότι η χρήση τέτοιων πληροφοριών δεν αποτελούσε νομική απαίτηση. Σύμφωνα με τη νέα προτεινόμενη μεθοδολογία για τις δοκιμές στις οποίες υποβάλλονται τα οχήματα σε κυκλοφορία για τις εκπομπές CO₂ τους, αυξάνεται και άλλο το μέγεθος του δείγματος των οχημάτων που πρέπει να

υποβληθούν σε δοκιμή, κάτι που κατά την περίοδο 2020-2022 καμία από τις αρχές έγκρισης τύπου στα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε δεν μπόρεσε να αξιοποιήσει (σημεία 24-27).

72 Δυνάμει του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, η Επιτροπή οφείλει να συλλέγει και να δημοσιεύει συγκεντρωτικές πληροφορίες σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των καινούργιων αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν από το 2021 και έπειτα. Οι προσαρμοσμένες στις ειδικές ανάγκες των καταναλωτών πληροφορίες θα παρείχαν χρησιμότερη πληροφόρηση σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων (και τις εκπομπές CO₂) των οχημάτων, επηρεάζοντας ενδεχομένως τις αποφάσεις αγοράς και παρέχοντας με τον τρόπο αυτό κίνητρο στους κατασκευαστές να μειώσουν την απόκλιση μεταξύ των εκπομπών σε εργαστηριακό περιβάλλον και σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (σημεία 28-29).

Σύσταση 1 – Να αυξηθεί το επίπεδο βεβαιότητας όσον αφορά την αντιστοιχία μεταξύ των εκπομπών CO₂ από οχήματα και των επιπέδων που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης

Η Επιτροπή οφείλει:

- α) να παρακολουθήσει την κατάσταση στα κράτη μέλη προκειμένου να βεβαιωθεί ότι οι αρχές έγκρισης τύπου διενεργούν τους απαιτούμενους ελέγχους στο επίπεδο των κατασκευαστών, προκειμένου να αποκομίζουν βεβαιότητα σχετικά με τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης·
- β) να αξιολογήσει κατά πόσον είναι εφικτό να παρέχεται στους καταναλωτές πληροφόρηση, προσαρμοσμένη στις ειδικές ανάγκες τους, σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων·
- γ) να παρακολουθεί στενά την εφαρμογή της προτεινόμενης μεθοδολογίας για τη δοκιμή των εκπομπών CO₂ των οχημάτων που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία, στις περιπτώσεις που οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται από τις αρχές έγκρισης τύπου, λαμβάνοντας διορθωτικά μέτρα, εάν είναι αναγκαίο.

Ημερομηνία-στόχος: 2025

73 Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τη συλλογή, την επαλήθευση και την έγκαιρη υποβολή στην Επιτροπή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα, όπως είναι υπεύθυνα και για τη διασφάλιση της ορθότητας και της πληρότητας των δεδομένων αυτών. Διαπιστώσαμε καθυστερήσεις όσον αφορά την υποβολή των δεδομένων για το 2020 από τα κράτη μέλη και εντοπίσαμε προβλήματα με την πληρότητα και την ακρίβεια των δεδομένων αυτών. Λόγω της μη διαθεσιμότητας ηλεκτρονικών πιστοποιητικών έγκρισης τύπου, τα κράτη μέλη που αποφάσισαν, στο πλαίσιο των ελέγχων συνοχής, να χρησιμοποιήσουν δεδομένα σχετικά με οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου, συνάντησαν δυσκολίες κατά την επαλήθευση των δεδομένων που αναγράφονταν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Η επιβεβαίωση των δεδομένων με τα κράτη μέλη ήταν μια επαχθής διαδικασία, λόγω της έλλειψης πλήρως λειτουργικών ηλεκτρονικών εργαλείων για την επαλήθευση των δεδομένων των αυτοκινήτων, και λόγω των πολυάριθμων ανταλλαγών πληροφοριών μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και των κρατών μελών. Βέβαια, με τις ανταλλαγές αυτές κατέστη δυνατή η έγκαιρη δημοσίευση προσωρινών δεδομένων (σημεία [31-40](#)).

74 Στη συνέχεια, η Επιτροπή και ο ΕΟΠ επιβεβαίωσαν τα προσωρινά δεδομένα με τους κατασκευαστές που είχαν κοινοποιήσει σφάλματα, πράγμα που ενίσχυσε την πληρότητα και την ακρίβεια των δεδομένων. Ωστόσο, αυτή η διαδικασία επιβεβαίωσης είχε επίσης ως αποτέλεσμα αυξανόμενες καθυστερήσεις στη δημοσίευση των τελικών δεδομένων. Τα δεδομένα για το 2020 δημοσιεύθηκαν σχεδόν έναν χρόνο μετά την προβλεπόμενη από τον κανονισμό προθεσμία. Είμαστε σε θέση να επιβεβαιώσουμε τους υπολογισμούς της Επιτροπής σχετικά με τις μέσες εκπομπές, τις τιμές-στόχο και τα τιμήματα υπέρβασης εκπομπών για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ και σε επίπεδο κατασκευαστή (σημεία [41-46](#)).

Σύσταση 2 – Να αξιοποιηθούν καλύτερα τα ηλεκτρονικά εργαλεία για τη συλλογή και την επαλήθευση των δεδομένων που αφορούν τα αυτοκίνητα

Η Επιτροπή οφείλει:

- α) στο πλαίσιο του φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών για την εφαρμογή της νομοθεσίας, να υποστηρίξει τις αρχές έγκρισης τύπου των κρατών μελών στην τυποποίηση και τη χρήση ηλεκτρονικού μορφότυπου του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης νομικής απαίτησης σε επίπεδο ΕΕ για την αποκλειστική χρήση ηλεκτρονικού μορφότυπου στο μέλλον·
- β) να εξετάσει το ενδεχόμενο εξορθολογισμού της διαδικασίας επιβεβαίωσης των προσωρινών δεδομένων με τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος οφείλει:

- γ) να θέσει στη διάθεση των χωρών που αναφέρουν στοιχεία και των κατασκευαστών όλες τις λειτουργίες του εργαλείου Reportnet3 για την υποβολή αναφορών και τη διενέργεια ελέγχων, ώστε να μπορούν να αναφορτώνουν και να υποβάλλουν σε δοκιμές τα δεδομένα τους.

Ημερομηνία-στόχος: 2025

75 Την περίοδο 2009-2019, οι μέσες πραγματικές εκπομπές των καινούργιων οχημάτων δεν μειώθηκαν, κυρίως λόγω της επικέντρωσης των κατασκευαστών στη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο των εργαστηριακών δοκιμών και όχι σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Το 2017, κατέστη υποχρεωτική για τα καινούρια οχήματα με έγκριση τύπου η υποβολή τους σε νέο κύκλο εργαστηριακών δοκιμών που αντικατόπτριζαν καλύτερα τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Με τη νέα αυτή απαίτηση, καλύφθηκαν πολλά κενά που είχαν δημιουργηθεί στο πλαίσιο του προηγούμενου κύκλου δοκιμών και μειώθηκε η απόκλιση μεταξύ εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών. Από το 2022, η Επιτροπή είναι σε θέση να συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές υπό πραγματικές συνθήκες μέσω των μετρητών κατανάλωσης καυσίμου που είναι εγκατεστημένοι στα καινούργια οχήματα. Ως εκ τούτου, έχει στη διάθεσή της πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος της απόκλισης μεταξύ των εργαστηριακών και πραγματικών εκπομπών για τα καινούργια οχήματα που ταξινομήθηκαν από το 2021 και μετά και θα έχει την ευχέρεια να διαπιστώσει τυχόν εκ νέου αύξηση αυτής (σημεία [48-52](#)).

76 Διαπιστώσαμε ότι, από το 2020, έτος κατά το οποίο τέθηκαν σε ισχύ αυστηρότερες τιμές-στόχος από άποψη εκπομπών, ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα συνέβαλε θετικά στη μείωση των πραγματικών εκπομπών από καινούργια οχήματα, λόγω κυρίως της ευρείας διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές από καινούργια οχήματα εσωτερικής καύσης και υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να αποτελούν πηγή ανησυχίας (σημεία [53-57](#)).

77 Διαπιστώσαμε ότι οι ρυθμίσεις του κανονισμού εξυπηρέτησαν τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, επιτρέποντας στους κατασκευαστές να επιτύχουν με οικονομικά αποδοτικό τρόπο τις τιμές-στόχο ειδικών εκπομπών που τους αναλογούσαν. Με τον τρόπο αυτό, οι κατασκευαστές εξοικονόμησαν σχεδόν 13 δισεκατομμύρια ευρώ σε τιμήματα υπέρβασης εκπομπών το 2020. Ωστόσο, οι περισσότερες ρυθμίσεις είχαν αρνητικό αντίκτυπο στις εκπομπές CO₂, αλλά αυτές είτε θα καταργηθούν είτε θα τροποποιηθούν από το 2025 και μετά εντασσόμενες στο πλαίσιο της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %, που εγκρίθηκε το 2023 (σημεία [58-62](#)).

78 Θεωρούμε ότι οι τιμές-στόχος για μείωση των εκπομπών CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και οι φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα από τώρα έως το 2029 δεν είναι επαρκώς ευθυγραμμισμένες. Η βασική πρόκληση για την επίτευξη των τιμών-στόχου όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών για το 2030 και έπειτα έγκειται στη διασφάλιση της επαρκούς διάδοσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσει η οικονομική προσιτότητα των ηλεκτρικών οχημάτων, η παροχή επαρκών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και η εξασφάλιση του εφοδιασμού με πρώτες ύλες για την παραγωγή μπαταριών (σημεία [63-68](#)).

Σύσταση 3 – Να επαναπροσδιοριστούν οι τιμές-στόχος για μείωση των εκπομπών CO₂ με σκοπό την αντιμετώπιση των βασικών ζητημάτων που επηρεάζουν τις εκπομπές αυτές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα

Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα, το κόστος και τα οφέλη των ακόλουθων τροποποιήσεων του κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα:

- α) αντικατάσταση των τρεχουσών τιμών-στόχου τόσο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ όσο και σε επίπεδο κατασκευαστή (οι οποίες βασίζονται στις μέσες μειώσεις των εκπομπών CO₂) με τιμές-στόχο που καλύπτουν απεναντίας ένα ελάχιστο μερίδιο οχημάτων μηδενικών εκπομπών·
- β) θέσπιση ανώτατου ορίου για τις «εκπομπές CO₂ σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης» σε επίπεδο κατασκευαστή, το οποίο δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και θα καλύπτει όλους τους τύπους υβριδικών οχημάτων.

Ημερομηνία-στόχος: 2026

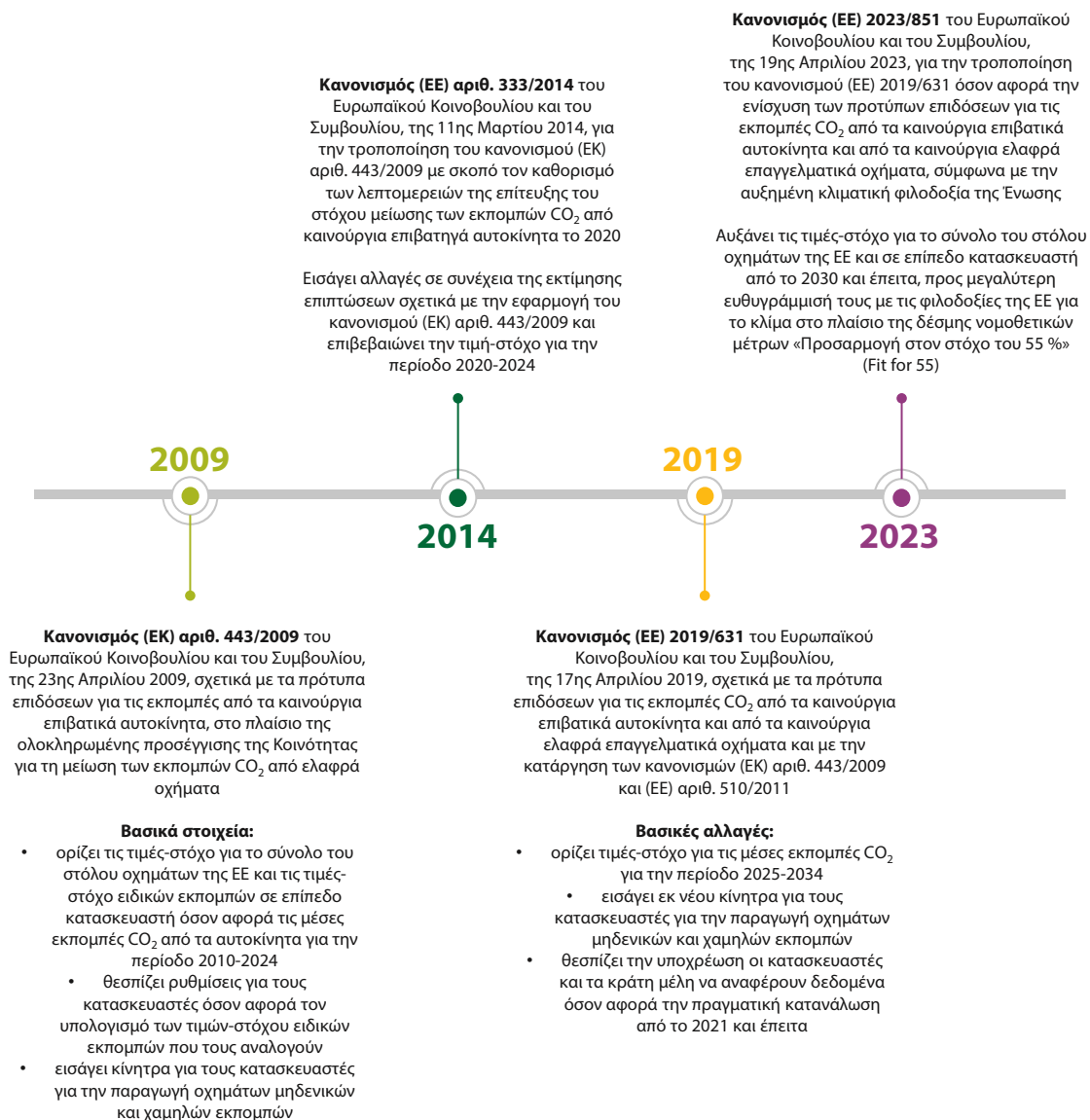
Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα Ι, του οποίου προεδρεύει η Joëlle Elvinger, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 6ης Δεκεμβρίου 2023.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Tony Murphy
Πρόεδρος

Παράρτημα

Παράρτημα Ι – Βασικοί κανονισμοί που διέπουν τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα



**Παράρτημα II – Επισκόπηση των δοκιμών ατμοσφαιρικής
ρύπανσης για οχήματα που κυκλοφορούν στα τρία κράτη μέλη
στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη κατά την
περίοδο 2020-2022**

	Κάτω Χώρες			Γερμανία			Ιταλία		
Έτος	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Αριθμός οικογενειών οχημάτων που αναφέρονται από τους κατασκευαστές	Η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή στις Κάτω Χώρες δεν παρείχε σχετικές πληροφορίες			309	476	618	34	63	34
Ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός οικογενειών που πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή από τους κατασκευαστές				62	47	38	22	38	19
Αριθμός οικογενειών που υποβλήθηκαν σε δοκιμή από κατασκευαστές				62	47	38	17	16	13
Ελάχιστος αριθμός οχημάτων που πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή από τους κατασκευαστές				186	141	117	51	48	57
Αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν πράγματι σε δοκιμή από τους κατασκευαστές				186	144	113	39	31	37
Απαίτηση της αρμόδιας για την έγκριση τύπου αρχής σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό οικογενειών προς δοκιμή				21	24	36	6	6	5

	Κάτω Χώρες			Γερμανία			Ιταλία		
Αριθμός οικογενειών που υποβλήθηκαν πράγματι σε δοκιμή από την αρχή έγκρισης τύπου	0	9	9	9	16	29	0	0	0
Ελάχιστος αριθμός οχημάτων που πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμή από την αρχή έγκρισης τύπου	ά.α.	27	27	63	72	108	18	18	15
Αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν πράγματι σε δοκιμή από την αρχή έγκρισης τύπου	0	30	16	27	42	69	0	0	0

Πηγή: Δεδομένα που παρασχέθηκαν από τις αρχές έγκρισης τύπου στα τρία κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη.

Παράρτημα III – Βασικές διαφορές μεταξύ των διαδικασιών δοκιμών NEDC και WLTP

NEDC		WLTP
Κύκλος μοναδικής δοκιμής ◀	Κύκλος δοκιμής 	▶ Δυναμικός κύκλος αντιπροσωπευτικότερος της οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες
20 λεπτά ◀	Διάρκεια κύκλου 	▶ 30 λεπτά
11 χιλιόμετρα ◀	Απόσταση κύκλου 	▶ 23,25 χιλιόμετρα
2 στάδια, οδήγηση κατά 66 % σε αστικό και κατά 34 % σε μη αστικό οδικό δίκτυο ◀	Στάδια οδήγησης 	▶ 4 περισσότερο δυναμικά στάδια, οδήγηση κατά 52 % σε αστικό και κατά 48 % σε μη αστικό οδικό δίκτυο
34 χιλιόμετρα/ώρα ◀	Μέση ταχύτητα 	▶ 46,5 χιλιόμετρα/ώρα
120 χιλιόμετρα/ώρα ◀	Μέγιστη ταχύτητα 	▶ 131 χιλιόμετρα/ώρα
Ο αντίκτυπος στις εκπομπές CO ₂ και στις επιδόσεις καυσίμου δεν λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο του NEDC ◀	Επιρροή προαιρετικού εξοπλισμού 	▶ Λαμβάνονται υπόψη πρόσθετα χαρακτηριστικά (που μπορούν να διαφέρουν ανά αυτοκίνητο)

Πηγή: [Επισκόπηση 01/2019 του ΕΕΣ](#), με τίτλο «Η αντίδραση της ΕΕ στο σκάνδαλο “ντίζελγκεϊτ”» (ενημερωτικό έγγραφο).

Συντομογραφίες

ΕΟΠ: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

ACEA: Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων

CO₂: Διοξείδιο του άνθρακα

ICCT: Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών (International Council on Clean Transportation)

JRC: Κοινό Κέντρο Ερευνών (Joint Research Centre) – Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

KBA: Kraftfahrt-Bundesamt (γερμανική αρχή έγκρισης τύπου)

MIT: Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ιταλική αρχή έγκρισης τύπου)

NEDC: Νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης (New European Driving Cycle)

RDW: Rijksdienst voor het Wegverkeer (ολλανδική αρχή έγκρισης τύπου)

WLTP: Παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)

Γλωσσάριο

Αέριο θερμοκηπίου: Αέριο στην ατμόσφαιρα – όπως διοξείδιο του άνθρακα ή μεθάνιο – το οποίο απορροφά και εκπέμπει ακτινοβολία, παγιδεύοντας θερμότητα και θερμαίνοντας κατ’ αυτόν τον τρόπο την επιφάνεια της Γης, μέσω του «φαινομένου του θερμοκηπίου».

Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ): Καθιερωμένος τρόπος μέτρησης του πλούτου μιας χώρας βάσει της συνολικής αξίας των αγαθών που παράγονται και των υπηρεσιών που παρέχονται στο έδαφός της (συνήθως κατά τη διάρκεια ενός έτους).

Έγκριση τύπου: Διαδικασία με την οποία οι αρχές των κρατών μελών πιστοποιούν ότι οι νέοι τύποι οχημάτων πληρούν όλα τα πρότυπα ασφάλειας, τα περιβαλλοντικά πρότυπα και τις προδιαγραφές παραγωγής της ΕΕ πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά.

Νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης: Δοκιμή που χρησιμοποιούνταν στην ΕΕ έως το 2018 για τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου αυτοκινήτων.

Παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων: Δοκιμή που χρησιμοποιείται από το 2017 για τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου αυτοκινήτων.

Πιστοποιητικό συμμόρφωσης: Έγγραφο που εκδίδεται από τους κατασκευαστές για κάθε παραγόμενο νέο όχημα, το οποίο περιέχει τεχνικές πληροφορίες όπως ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος, το βάρος και οι εκπομπές CO₂.

Πρότυπα Euro: Πρότυπα για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ελαφρών οχημάτων που θεσπίζονται σε σειρά κανονισμών της ΕΕ (Euro 1 έως Euro 6).

Fit for 55 (προσαρμογή στον στόχο του 55 %): Νομοθετική δέσμη της ΕΕ για την επίτευξη των στόχων για το κλίμα και ειδικότερα του στόχου για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 55 % έως το 2030.

Απαντήσεις της Επιτροπής και του ΕΟΠ

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2024-01>

Χρονογραμμή

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2024-01>

Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπον ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου Ι (Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων), του οποίου προεδρεύει η Joëlle Elvinger, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν ο Pietro Russo, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενος από την Chiara Cipriani, προϊσταμένη του ιδιαίτερου γραφείου του, τον Benjamin Jakob, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο του, τη Florence Fornaroli, διοικητικό στέλεχος, τον Jindřich Doležal, υπεύθυνο έργου, τους Viktor Popov, Dirk Neumeister, Σταμάτη Καλογήρου, Ιωάννη Χαρτούτσιο, Dominik Skotarczak, ελεγκτές, και τις Ιωάννα Τόπα και Lucia Rosca, ελέγκτριες. Η Marika Meisenzahl παρείχε γραφιστική υποστήριξη και η Laura McMillan γλωσσική υποστήριξη.



Από αριστερά: Laura McMillan, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Σταμάτης Καλογήρου, Pietro Russo, Ιωάννης Χαρτούτσιος, Florence Fornaroli, Viktor Popov, Dirk Neumeister, Lucia Rosca.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2024

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Γραφήματα 3, 4, 5, 7, 10, 12, 18, 19 και παράρτημα III – Εικονίδια: Τα στοιχεία αυτά σχεδιάστηκαν με τη χρήση πόρων της [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

HTML	ISBN 978-92-849-1445-6	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/342110	QJ-AB-24-001-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1438-8	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/636025	QJ-AB-24-001-EL-N

Από το 2020, 11 χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ του πρώτου κανονισμού σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, οι εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων άρχισαν να μειώνονται σημαντικά. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ευρεία διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων, δεδομένου ότι οι πραγματικές εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα με κινητήρες εσωτερικής καύσης παραμένουν αμείωτες. Μολονότι τα δεδομένα σχετικά με τις συγκεκριμένες εκπομπές από τα αυτοκίνητα συλλέγονταν και επαληθεύονταν από την Επιτροπή σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα, δεν υπάρχει επαρκής βεβαιότητα όσον αφορά την ακρίβεια των σχετικών εκπομπών που δηλώνουν οι κατασκευαστές στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τα καινούργια αυτοκίνητα. Συνιστούμε στην Επιτροπή να αξιοποιήσει καλύτερα τα ηλεκτρονικά εργαλεία για τη συλλογή και την επαλήθευση των σχετικών με τα αυτοκίνητα δεδομένων και να επαναπροσδιορίσει τις τιμές-στόχο για τη μείωση των εκπομπών CO₂, με σκοπό να αντιμετωπιστούν τα βασικά ζητήματα που επηρεάζουν τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/Pages/ContactForm.aspx
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors