

Βρυξέλλες, 10 Οκτωβρίου 2018
(OR. en)

12692/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0293(COD)

CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO ₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση) Αποτέλεσμα των εργασιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Στρασβούργο, 1η έως 4 Οκτωβρίου 2018)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εισηγήτρια, κα Miriam DALLI (S&D, ΜΛ), υπέβαλε έκθεση αποτελούμενη από 70 τροπολογίες (τροπολογίες 1-70) στην πρόταση κανονισμού, εξ ονόματος της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων.

Επιπλέον, οι Ομάδες EPP και ECR κατέθεσαν μαζί επτά τροπολογίες (τροπολογίες 71-76 και 79). Η ομάδα EPP κατέθεσε δύο τροπολογίες (τροπολογίες 77-78) και η ομάδα S&D τρεις (τροπολογίες 80-82). Η ομάδα EFDD κατέθεσε δύο τροπολογίες (τροπολογίες 83-84). Η ομάδα Greens/EFA κατέθεσε εννέα τροπολογίες (τροπολογίες 85-93). Η ομάδα ALDE κατέθεσε έξι τροπολογίες (τροπολογίες 94-99).

II. ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

Κατά την ψηφοφορία της 3ης Οκτωβρίου 2018, η ολομέλεια ενέκρινε τις τροπολογίες 1-18, 20-27, 30-63, 65-69, 80-82, 95-96 και 98-99 επί της πρότασης κανονισμού. Δεν εγκρίθηκαν άλλες τροπολογίες. Οι εγκριθείσες τροπολογίες περιλαμβάνονται στο Παράρτημα.

Με το πέρας της ψηφοφορίας, η πρόταση αναπέμφθηκε στην επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 4 σημείο 4 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου· ως εκ τούτου, η πρώτη ανάγνωση του Κοινοβουλίου δεν περατώθηκε και ξεκινούν διαπραγματεύσεις με το Συμβούλιο.

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα *I**

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Οκτωβρίου 2018 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία – αναδιατύπωση)

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) *Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»¹⁶ θέτει έναν φιλόδοξο στόχο: έως τα μέσα του αιώνα οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές θα πρέπει να έχουν μειωθεί κατά τουλάχιστον 60 % σε σχέση με το 1990, με σταθερά πτωτική πορεία προς το μηδέν. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Οι εκπομπές των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω μετά το 2020, ενώ η χρήση των οχημάτων*

Τροπολογία

(3) *Οι μεταφορές αποτελούν τον μόνο σημαντικό τομέα της Ένωσης στον οποίο οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου εξακολουθούν να αυξάνονται. Προκειμένου να εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ένωση στην 21η Διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2015, πρέπει να επιταχυνθεί η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα των μεταφορών και οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου του εν λόγω τομέα θα πρέπει να ακολουθήσουν σταθερά πτωτική πορεία καταλήγοντας μηδενικές έως τα*

¹ Το θέμα αναπέμφθηκε για διοργανικές διαπραγματεύσεις στην αρμόδια επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο του Κανονισμού (Α8-0287/2018).

χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να διαδοθεί, ώστε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς έως το 2030.

μέσα του αιώνα. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν **σοβαρά** την υγεία μας **και το περιβάλλον** θα πρέπει **επίσης** να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Οι εκπομπές των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω μετά το 2020, ενώ η χρήση των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να διαδοθεί, ώστε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς έως το 2030.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(4α) Η ανάπτυξη στρατηγικών έρευνας, προμη-
Διενεργούνται συνεχώς περισσότερες
έρευνες στον τομέα των πρώτων υλών
από φυσικές ίνες και των σύνθετων
υλικών τους στο πλαίσιο του ευρύτερου
ρόλου που διαφαίνεται ότι μπορούν να
διαδραματίσουν στη βιοοικονομία, και τα
ανανεώσιμα, ανακυκλώσιμα και βιώσιμα
προϊόντα που μπορούν να παράγουν.
Αυτές οι εξελίξεις θα πρέπει να
συνοδευτούν από την κατανόηση των
περιορισμών που συνεπάγονται οι φυσικοί
πόροι, η διαθεσιμότητα της γης και,
επομένως, η ανάγκη εξεύρεσης βιώσιμων
λύσεων όσον αφορά το τέλος του κύκλου
ζωής.**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(4β) Μια κοινωνικά αποδεκτή και δίκαιη
μετάβαση προς την κινητικότητα
μηδενικών εκπομπών έως τα μέσα του
αιώνα απαιτεί αλλαγές στο σύνολο της**

αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις για τους πολίτες και τις περιφέρειες σε όλα τα κράτη μέλη. Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις της μετάβασης και να επιδεικνύεται προορατικό πνεύμα στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων στην απασχόληση. Ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα υπάρχοντα μέτρα να συνοδεύονται και από στοχευμένα προγράμματα αναδιάταξης, επανεκπαίδευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων, σε ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, καθώς και από πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και αναζήτησης εργασίας στις κοινότητες και περιφέρειες που επηρεάζονται αρνητικά, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρμόδιες αρχές.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4γ) Η επιτυχής μετάβαση σε κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί κοινό πλαίσιο πολιτικής για τα οχήματα, τις υποδομές, τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, τη βιώσιμη παραγωγή, προμήθεια και ανακύκλωση συσσωρευτών, όπου τα οικονομικά κίνητρα και τα κίνητρα απασχόλησης συνδυάζονται σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και στηρίζονται από ισχυρότερα μέσα ενωσιακής χρηματοδότησης.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

(6) **Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του τον Οκτώβριο του 2014 υιοθέτησε τον στόχο για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά 30 % συγκριτικά με το 2005 για τους τομείς οι οποίοι δεν ανήκουν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στους τομείς αυτούς μεγάλο ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις οδικές μεταφορές, των οποίων οι εκπομπές παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Αν οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αυξηθούν περισσότερο, θα αντισταθμιστούν οι μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.**

(6) **Οι εκπομπές από τις** οδικές μεταφορές παραμένουν κατά πολύ υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990, **αντισταθμίζοντας** τις μειώσεις που επιτυγχάνονται από άλλους τομείς με σκοπό την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

(9) Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 που πραγματοποιήθηκε το 2015 ήταν ότι οι εν λόγω κανονισμοί είναι σκόπιμοι, χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από συνοχή και έχουν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών, ενώ παράλληλα είναι περισσότερο αποδοτικοί ως προς το κόστος από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την Ένωση, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων.

(9) Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 που πραγματοποιήθηκε το 2015 ήταν ότι οι εν λόγω κανονισμοί είναι σκόπιμοι, χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από συνοχή και έχουν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών, ενώ παράλληλα είναι περισσότερο αποδοτικοί ως προς το κόστος από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επίσης, παρήγαγαν σημαντική προστιθέμενη αξία για την Ένωση, η οποία δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό μέσω εθνικών μέτρων. **Ωστόσο, η εν λόγω αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η πραγματική μείωση των εκπομπών CO₂ που επιτεύχθηκε είναι σημαντικά χαμηλότερη από αυτήν που υποδηλώνεται από τις**

επιδόσεις στις δοκιμές έγκρισης τύπου και ότι το «χάσμα των εκπομπών» μεταξύ των επιδόσεων στις δοκιμές έγκρισης τύπου και σε πραγματικές συνθήκες έχει υπονομεύσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂, καθώς και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών στη δονητική εξοικονόμηση καυσίμου των νέων οχημάτων.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να επιτευχθούν μειώσεις των εκπομπών CO₂ υπό τις συνθήκες που απαντώνται κατά τη συνήθη λειτουργία και χρήση των οχημάτων. Είναι, συνεπώς, απαραίτητο, να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό αυστηρή απαγόρευση των συστημάτων αναστολής και να δοθούν στις αρχές τα μέσα για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με αυτήν την απαγόρευση.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Έχει δε σημασία κατά τον καθορισμό απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ να εξακολουθήσει η δυνατότητα πρόβλεψης σε ενωσιακή κλίμακα και να παρέχεται προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους

(12) Ο καθορισμός απαιτήσεων μείωσης εκπομπών CO₂ εξακολουθεί να παρέχει δυνατότητα πρόβλεψης σε ενωσιακή κλίμακα και προστασία προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων σε όλο τον στόλο καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων τους στην Ένωση.

στην Ένωση.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 1999, αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα και τη συνοχή της. Η σύσταση (ΕΕ) 2017/948 της Επιτροπής^{1b} έχει ως στόχο να ενθαρρύνει την εναρμονισμένη εφαρμογή της οδηγίας 1999/94/ΕΚ. Ωστόσο, η θέσπιση καλύτερα σχεδιασμένων και περαιτέρω εναρμονισμένων ενωσιακών απαιτήσεων σχετικά με τη σήμανση των αυτοκινήτων, με σκοπό να παρέχονται στους καταναλωτές συγκρίσιμες, αξιόπιστες και φιλικές προς τον χρήστη πληροφορίες σχετικά με τα οφέλη των αυτοκινήτων χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τους ατμοσφαιρικούς ρύπους και το κόστος λειτουργίας, επιπλέον των πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου, θα μπορούσε να προωθήσει την αύξηση του μεριδίου των πλέον αποδοτικών από πλευράς καυσίμων και φιλικών προς το περιβάλλον αυτοκινήτων σε ολόκληρη την Ένωση. Η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να επανεξετάσει την οδηγία 1999/94/ΕΚ το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2019 και να υποβάλει σχετική νομοθετική πρόταση. Επιπλέον, όπως και τα επιβατικά αυτοκίνητα, ο τομέας των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα μπορούσε επίσης να επωφεληθεί από τη θέσπιση μιας τέτοιας ετικέτας για την οικονομία καυσίμου και εκπομπών CO₂. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αναλύσει τις επιλογές αυτές για τον εν λόγω τομέα και, κατά περίπτωση, να υποβάλει σχετικές νομοθετικές προτάσεις.

1^α Οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων (ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16).

1^β Σύσταση (ΕΕ) 2017/948 της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2017, για τη χρήση των τιμών κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών CO₂ που έχουν λάβει έγκριση τύπου και μετρώνται σύμφωνα με την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων κατά την παροχή πληροφοριών στους καταναλωτές σύμφωνα με την οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 142 της 2.6.2017, σ. 100).

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) **Επομένως, τα** επίπεδα μείωσης για όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν για το 2025 και για το 2030, με βάση τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη ο τομέας των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων **του 2030** για το κλίμα και την ενέργεια. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει, επίσης, έγκαιρα ένα σαφές μήνυμα στην αυτοκινητοβιομηχανία για να μην καθυστερήσει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές.

Τροπολογία

(13) **Τα** επίπεδα μείωσης για όλο τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν για το 2025 και για το 2030, με βάση τον χρόνο που απαιτείται για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ανάγκη ο τομέας των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων **της Ένωσης** για το κλίμα και την ενέργεια **που τίθενται για το 2030 και πέρα από αυτό**. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση δίνει, επίσης, έγκαιρα ένα σαφές μήνυμα στην αυτοκινητοβιομηχανία για να μην καθυστερήσει τη διάθεση στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές. **Επιπλέον,**

προκειμένου να διατηρηθεί η δυναμική της μείωσης των εκπομπών μετά το 2030, πρέπει να εφαρμοστεί τουλάχιστον η ίδια τροχιά μείωσης των εκπομπών από την 1 Ιανουαρίου 2031, ώστε να καταστεί δυνατή η συνέχιση της απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές σύμφωνα με τις δεσμεύσεις στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Παρά το γεγονός ότι η Ένωση βρίσκεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών αυτοκινούμενων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία στον τομέα αυτόν, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία αλλάζει με ταχείς ρυθμούς μέσα από τις νέες καινοτομίες στα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα. Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ένωση χρειάζεται ένα κανονιστικό πλαίσιο, **καθώς και ένα ιδιαίτερο κίνητρο** για τα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, το οποίο να δημιουργεί ευρεία εσωτερική αγορά και να υποστηρίζει την τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία.

Τροπολογία

(14) Παρά το γεγονός ότι η Ένωση βρίσκεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών αυτοκινούμενων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία στον τομέα αυτόν, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία αλλάζει με ταχείς ρυθμούς μέσα από τις νέες καινοτομίες στα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα. **Εάν η ενωσιακή βιομηχανία προχωρήσει με καθυστέρηση στην απαραίτητη ενεργειακή μετάβαση στον τομέα των μεταφορών, κινδυνεύει να χάσει τον ηγετικό της ρόλο.** Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ένωση χρειάζεται ένα κανονιστικό πλαίσιο, **συμπεριλαμβανομένου ενός ιδιαίτερου μηχανισμού πολιτικής** για τα οχήματα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, το οποίο να δημιουργεί ευρεία εσωτερική αγορά και να υποστηρίζει την τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

(14α) Ο μακροπρόθεσμος στόχος της πλήρως απαλλαγμένης από ανθρακούχες εκπομπές ενωσιακής κινητικότητας δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την τεχνολογική καινοτομία και την τεχνική πρόοδο. Στο πλαίσιο αυτό, και μπροστά σε έναν αυξημένο τεχνολογικό ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο, είναι αναγκαίο η Ένωση και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τη διερεύνηση και την ανάπτυξη πρωτοβουλιών που ενθαρρύνουν τις πιθανές συνέργειες του τομέα, όπως η πρόσφατη Ευρωπαϊκή Συμμαχία για τους Συσσωρευτές, και να υποστηρίξουν τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία της Ένωσης, ώστε να διατηρηθεί το ενωσιακό τεχνολογικό προβάδισμα στον τομέα αυτό και να εξασφαλιστεί σε βάθος χρόνου η βιωσιμότητα της βιομηχανικής βάσης της, που πρέπει να παραμείνει αποτελεσματική και ανταγωνιστική στη διεθνή αγορά.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

(15) Για να διευκολυνθεί η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να **εισαχθεί ένας** ειδικός μηχανισμός **παροχής κινήτρων**. Αυτός ο μηχανισμός επιβράβευσης θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιον τρόπο ώστε να προάγεται η εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης.

(15) Για να διευκολυνθεί **και να επιταχυνθεί** η ομαλή μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να **θεσπιστεί** ειδικός μηχανισμός **χάραξης πολιτικής**. Αυτός ο μηχανισμός επιβράβευσης **και τιμωρίας** θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιον τρόπο ώστε να προάγεται η εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης **και να εξασφαλίζεται επενδυτική βεβαιότητα για την έγκαιρη και επαρκή ανάπτυξη των απαραίτητων**

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Ο καθορισμός ενός επιπέδου αναφοράς για το μερίδιο των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο της ΕΕ, σε συνδυασμό με έναν καλοσχεδιασμένο μηχανισμό για την προσαρμογή ενός ειδικού στόχου εκπομπών CO₂ για κάθε κατασκευαστή, ανάλογα με το μερίδιο οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο του κατασκευαστή, θα πρέπει να αποτελέσει ένα ισχυρό και αξιόπιστο μήνυμα για την ανάπτυξη και **την εξάπλωση** των οχημάτων αυτού του είδους, ενώ παράλληλα θα επιτρέψει να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης.

Τροπολογία

(16) Ο καθορισμός ενός **υψηλού** επιπέδου αναφοράς για το μερίδιο των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο της ΕΕ, σε συνδυασμό με έναν καλοσχεδιασμένο μηχανισμό για την προσαρμογή ενός ειδικού στόχου εκπομπών CO₂ για κάθε κατασκευαστή, ανάλογα με το μερίδιο οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές στον στόλο του κατασκευαστή, θα πρέπει να αποτελέσει ένα ισχυρό και αξιόπιστο μήνυμα για την ανάπτυξη, **την εξάπλωση και τη διάθεση στην αγορά** των οχημάτων αυτού του είδους, ενώ παράλληλα θα επιτρέψει να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των συμβατικών κινητήρων εσωτερικής καύσης.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Κατά τον καθορισμό των **πιστωτικών** μορίων για **τα οχήματα** μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Ο μηχανισμός προσαρμογής θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής που θα υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς θα επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών εκπομπών CO₂. Με σκοπό να εξασφαλιστεί μια ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να τεθούν όρια σχετικά με τη δυνατότητα προσαρμογής στο πλαίσιο του εν λόγω

Τροπολογία

(17) Κατά τον καθορισμό των **επιπέδων αναφοράς** μορίων για **το μερίδιο των οχημάτων** μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Ο μηχανισμός προσαρμογής θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής που θα υπερβαίνει το επίπεδο αναφοράς θα επωφελείται από υψηλότερο στόχο ειδικών **εκπομπών CO₂, ενώ ο κατασκευαστής που δεν θα επιτυγχάνει το επίπεδο αναφοράς θα πρέπει να συμμορφωθεί με αυστηρότερο στόχο** εκπομπών CO₂. Με

μηχανισμού. Έτσι θα δοθούν κίνητρα, που θα προάγουν την έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης και θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλά οφέλη για τους καταναλωτές, την ανταγωνιστικότητα και το περιβάλλον.

σκοπό να εξασφαλιστεί μια ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να τεθούν όρια σχετικά με τη δυνατότητα προσαρμογής στο πλαίσιο του εν λόγω μηχανισμού. Έτσι θα δοθούν κίνητρα, που θα προάγουν την έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης και θα έχουν ως αποτέλεσμα υψηλά οφέλη για τους καταναλωτές, την ανταγωνιστικότητα και το περιβάλλον.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) Πρέπει να γίνουν έγκαιρες και επαρκείς επενδύσεις τόσο στην παραγωγή όσο και στη διάδοση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και στην απαιτούμενη συνολική υποδομή υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης παραγωγής, προμήθειας και ανακύκλωσης συσσωρευτών. Τα διάφορα καθεστώτα στήριξης, τόσο σε επίπεδο Ένωσης όσο και σε εθνικό επίπεδο, πρέπει να συνεργαστούν αποτελεσματικά για την κινητοποίηση και την κινητροδότηση σημαντικών δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων. Οι υποδομές επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης πρέπει να υλοποιηθούν γρήγορα προκειμένου να εξασφαλιστεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών και η επιχειρηματική βεβαιότητα των κατασκευαστών οχημάτων. Συνεπώς, θα πρέπει να υποστηριχθεί η κατασκευή συσσωρευτών και στοιχείων συσσωρευτών στην Ένωση, ει δυνατόν κοντά σε εγκαταστάσεις κατασκευής οχημάτων.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια ισορροπία μεταξύ των κινήτρων που προσφέρονται για τη χρήση των οικολογικών καινοτομιών και των τεχνολογιών εκείνων για τις οποίες το αποτέλεσμα της μείωσης των εκπομπών αποδεικνύεται κατά την επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί ένα ανώτατο όριο για τις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και τις οποίες ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει υπόψη του με σκοπό τη συμμόρφωση με τον στόχο. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει το επίπεδο του ανώτατου ορίου, ιδίως, για να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των αλλαγών στην επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κρίνεται, επίσης, σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζονται οι εξοικονομήσεις για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον στόχο.

Τροπολογία

(23) Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια ισορροπία μεταξύ των κινήτρων που προσφέρονται για τη χρήση των οικολογικών καινοτομιών και των τεχνολογιών εκείνων για τις οποίες το αποτέλεσμα της μείωσης των εκπομπών αποδεικνύεται κατά την επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί ένα ανώτατο όριο για τις εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται με τη χρήση οικολογικών καινοτομιών και τις οποίες ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει υπόψη του με σκοπό τη συμμόρφωση με τον στόχο. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει **και να προσαρμόσει προς τα κάτω** το επίπεδο του ανώτατου ορίου, ιδίως, για να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των αλλαγών στην επίσημη διαδικασία δοκιμών. Κρίνεται, επίσης, σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζονται οι εξοικονομήσεις για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον στόχο.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25α) Στις περιπτώσεις που η προσθήκη ηλεκτρικής μπαταρίας σε βαρέα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατηγορίας N1 κλάσης III ενδέχεται να αυξήσει το βάρος του οχήματος σε βαθμό που να πρέπει να

*αναταξινομηθεί στην κατηγορία N2, αυτό
το τεχνικό πρόβλημα θα πρέπει να
αντιμετωπιστεί.*

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν **κατά το δυνατό περισσότερο**. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατυπωθεί σαφώς η ευθύνη που φέρουν οι αρμόδιες αρχές για την παροχή ορθών και πλήρων δεδομένων, καθώς και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής όσον αφορά την επίλυση θεμάτων ποιότητας των δεδομένων.

Τροπολογία

(37) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετρούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο στην Ένωση με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Για να μειωθεί στο ελάχιστο ο φόρτος διοικητικών διαδικασιών του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση προς το σύστημα θα πρέπει να μετράται με αναφορά σε δεδομένα για ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην Ένωση, τα οποία συλλέγονται από τα κράτη μέλη και διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συμμόρφωσης, οι κανόνες συλλογής και διαβίβασης των δεδομένων αυτών θα πρέπει να εναρμονιστούν. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατυπωθεί σαφώς η ευθύνη που φέρουν οι αρμόδιες αρχές για την παροχή ορθών και πλήρων δεδομένων, καθώς και η ανάγκη για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής όσον αφορά την επίλυση θεμάτων ποιότητας των δεδομένων.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 38

(38) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

(38) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκτιμάται σε ενωσιακό επίπεδο. Οι κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών για κάθε ημερολογιακό έτος. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης και να προορίζονται για τη συμβολή στη δίκαιη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. ***Τα ποσά αυτά θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τη συμπλήρωση στοχοθετημένων προγραμμάτων επανεκπαίδευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων και εκπαίδευσης εργαζομένων που έχουν πληγεί από τις διαρθρωτικές αλλαγές στην αυτοκινητοβιομηχανία, και για την ανακατανομή ποσών σε πρωτοβουλίες αναζήτησης εργασίας σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, τις τοπικές κοινωνίες και τις αρμόδιες αρχές στις περιοχές που επηρεάζονται από τη μετάβαση των θέσεων εργασίας.***

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41

(41) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην πραγματικότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας επίσημων δοκιμών. Σύμφωνα με τη γνώμη του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών²³ και τη

(41) Η αποτελεσματικότητα των στόχων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην πραγματικότητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αντιπροσωπευτικότητα της διαδικασίας επίσημων δοκιμών. Σύμφωνα με τη γνώμη του μηχανισμού επιστημονικών συμβουλών²³ και τη

σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία²⁴, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των τιμών, που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων και την κατανάλωση ενέργειας. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των δεδομένων *αυτών* και, *εφόσον είναι αναγκαίο*, να *καθορίζει* τις αναγκαίες διαδικασίες για την *ταυτοποίηση και τη συλλογή* των δεδομένων που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων.

σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία²⁴, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αξιολόγηση της πραγματικής αντιπροσωπευτικότητας των τιμών, που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων και την κατανάλωση ενέργειας. ***Ο πλέον αξιόπιστος τρόπος προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι τιμές έγκρισης τύπου θα αντιπροσωπεύουν τις τιμές σε πραγματικές συνθήκες, είναι να θεσπιστεί μια δοκιμή εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα πρέπει, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, και κρίνοντας τη σκοπιμότητα της χρήσης του συστήματος PEMS, να αναπτύξει δοκιμή εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες, και να την εισαγάγει το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, μέχρι να τεθεί σε εφαρμογή η εν λόγω δοκιμή, η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξασφαλίζεται με τη χρήση δεδομένων από μετρητές κατανάλωσης καυσίμου που δηλώνονται από τους κατασκευαστές, σε συνδυασμό με ένα όριο, που θα καθορίζεται για κάθε κατασκευαστή το 2021, ως ποσοστιαία διαφορά που δεν πρέπει να υπερβαίνεται. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τις εξουσίες να διασφαλίζει τη δημοσιοποίηση των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και να αναπτύσσει τις αναγκαίες διαδικασίες για την αναφορά των δεδομένων αυτών που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει κατάλληλα μέτρα σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις πραγματικές απαιτήσεις εκπομπών CO₂ βάσει του παρόντος κανονισμού.***

²³ Ομάδα υψηλού επιπέδου επιστημονικών συμβούλων, επιστημονική γνώμη 1/2016 «Closing the gap between light-duty

²³ Ομάδα υψηλού επιπέδου επιστημονικών συμβούλων, επιστημονική γνώμη 1/2016 «Closing the gap between light-duty

vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και σε συνθήκες δοκιμών στο εργαστήριο).

²⁴ Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Απριλίου 2017, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία [2016/2908(RSP)].

vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (μείωση του χάσματος μεταξύ των εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες και σε συνθήκες δοκιμών στο εργαστήριο).

²⁴ Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Απριλίου 2017, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία [2016/2908(RSP)].

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(41α) Επί του παρόντος δεν υπάρχει εναρμονισμένος τρόπος για την εκτίμηση των εκπομπών κύκλου ζωής από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Είναι σκόπιμο να εξασφαλίσει η Επιτροπή ότι η ανάλυση αυτή θα είναι διαθέσιμη μέχρι τα τέλη του 2026, ώστε να υπάρχει μια συνολική εικόνα των ανθρακούχων εκπομπών από τον τομέα ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, κοινή ενωσιακή μεθοδολογία προκειμένου, από το 2025, οι κατασκευαστές να υποβάλλουν με συνεπή τρόπο στοιχεία σχετικά με τις ανθρακούχες εκπομπές κύκλου ζωής για όλους τους τύπους καυσίμων και όλα τα συστήματα κίνησης οχήματος που διαθέτουν στην αγορά. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τα σχετικά πρότυπα ISO και να λαμβάνει υπόψη το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη (GWP) που συνδέεται με τις εκπομπές των οχημάτων από τη γεώτρηση στη δεξαμενή, από τη δεξαμενή στον τροχό, την παραγωγή και στο τέλος του κύκλου ζωής. Η ανάλυση της Επιτροπής θα πρέπει να βασίζεται στα δεδομένα που αναφέρονται από τους

κατασκευαστές, καθώς και σε τυχόν άλλα διαθέσιμα σχετικά δεδομένα.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(42) *Το 2024 προβλέπεται να εξεταστεί η πρόοδος που σημειώθηκε λόγω του [κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών και της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής].* Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού *κατά το ίδιο έτος*, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση των μέτρων που απορρέουν απ' όλ' αυτά τα μέσα.

Τροπολογία

(42) Κρίνεται σκόπιμο να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού *ήδη το 2023*, ώστε να δοθεί δυνατότητα για μια *έγκαιρη, διαφανή, συντονισμένη και συνεκτική αξιολόγηση της εφαρμογής του και της προόδου που έχει επιτευχθεί όσον αφορά την επίτευξη των καθορισμένων στόχων εντός του καθορισμένου χρονοδιαγράμματος, επίσης σε σχέση με την πρόοδο που έχει επιτευχθεί λόγω του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών και της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής.*

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(46) Για την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την τροποποίηση των παραρτημάτων II και III όσον αφορά τις απαιτήσεις δεδομένων και τις παραμέτρους δεδομένων που *συμπληρώνουν τους* κανόνες για την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας που διέπουν τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών, όσον αφορά τις αιτήσεις παρέκκλισης και όσον αφορά το περιεχόμενο και την αξιολόγηση

Τροπολογία

(46) Για την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση μη ουσιωδών στοιχείων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την τροποποίηση των παραρτημάτων II και III όσον αφορά τις απαιτήσεις δεδομένων και τις παραμέτρους δεδομένων, *με τις οποίες θεσπίζονται οι απαιτήσεις για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με την απαγόρευση των συστημάτων αναστολής και το απαραίτητο περιεχόμενο του διευρυμένου πακέτου τεκμηρίωσης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3γ,*

προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂, την προσαρμογή της τιμής M0 και της τιμής TM0, που αναφέρονται στο άρθρο 13, του ανώτατου ορίου των 7 g CO₂/km που αναφέρεται στο άρθρο 11 και την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Ειδικότερα, για να εξασφαλίζεται η ισότιμη συμμετοχή κατά την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

*οι κανόνες και οι διαδικασίες για την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές κύκλου ζωής που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 8α, και με τις οποίες συμπληρώνονται οι κανόνες για την ερμηνεία των κριτηρίων επιλεξιμότητας που διέπουν τις παρεκκλίσεις από τους στόχους ειδικών εκπομπών, όσον αφορά τις αιτήσεις παρέκκλισης και όσον αφορά το περιεχόμενο και την αξιολόγηση προγραμμάτων για τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO₂, την προσαρμογή της τιμής M0 και της τιμής TM0, που αναφέρονται στο άρθρο 13, του ανώτατου ορίου των 7 g CO₂/km που αναφέρεται στο άρθρο 11, **την ανάπτυξη δοκιμής εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1α** και την προσαρμογή των τύπων του παραρτήματος I που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Ειδικότερα, για να εξασφαλίζεται η ισότιμη συμμετοχή κατά την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.*

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ώστε να **διασφαλίσει** την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και για καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ώστε να **επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για το κλίμα και να υπάρξει συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις της για το κλίμα σε διεθνές επίπεδο, κατά τρόπο συνεπή προς την** εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για τον συνολικό στόλο της ΕΕ:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **15** % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.1.1·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **15** % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.1·

Τροπολογία

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι για τον συνολικό στόλο της ΕΕ:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **20** % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.1.1·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **20** % του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.1·

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2025, εφαρμόζεται για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με το 20 % του μεριδίου αγοράς των πωλήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2025, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3.

Τροπολογίες 81 και 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **30 %** του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **30 %** του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι στόχοι:

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **40 %** του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.2·

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **40 %** του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.2.

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 α (νέο)

Από την 1η Ιανουαρίου 2030, εφαρμόζεται για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με το 35 % του μεριδίου αγοράς των πωλήσεων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων το 2030, τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.3 και το παράρτημα I μέρος B σημείο 6.3 αντιστοίχως.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα της κατηγορίας N₁ στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»).

β) κατηγορίας N₁, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg, καθώς και σε οχήματα της κατηγορίας N₁ στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 («ελαφρά επαγγελματικά οχήματα») και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της Ένωσης («καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»). **Η Επιτροπή, σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού, εξουσιοδοτείται να αναθεωρεί, εφόσον απαιτείται, το όριο της μάζας αναφοράς (2 610 kg) για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και τα οποία χρειάζονται πρόσθετο βάρος, λόγω των συστημάτων μετάδοσης της κίνησης και των συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας (συσσωρευτές), τα οποία είναι βαρύτερα από τα αντίστοιχα που χρησιμοποιούν τα**

συμβατικά οχήματα.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg, η οποία όμως δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg, με την προϋπόθεση ότι η μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg οφείλεται αποκλειστικά στην καθ' υπέρβαση μάζα του προωστικού συστήματος σε σύγκριση με το προωστικό σύστημα ενός οχήματος των ίδιων διαστάσεων εξοπλισμένου με συμβατική μηχανή εσωτερικής καύσεως με επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή με ανάφλεξη με συμπίεση.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3– παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδα) «σύστημα αναστολής»: στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οποιουδήποτε συστήματος ή μέρους συστήματος που αυξάνει τις εκπομπές CO₂ υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τους στόχους ειδικών εκπομπών και τις άλλες απαιτήσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής. Η απαγόρευση δεν ισχύει:

α) όταν η ανάγκη χρήσης των συστημάτων είναι δικαιολογημένη για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος·

β) η διάταξη δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα· ή

γ) οι συνθήκες περιλαμβάνονται ουσιαστικά στις διαδικασίες δοκιμών που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 γ (νέα)

3γ. Για να είναι σε θέση οι αρχές έγκρισης να αξιολογήσουν τη συμμόρφωση με τις παραγράφους 3α και 3β του παρόντος άρθρου, ο κατασκευαστής παρέχει διευρυμένο πακέτο τεκμηρίωσης. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με απαιτήσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την απαγόρευση των συστημάτων αναστολής και το απαιτούμενο περιεχόμενο του διευρυμένου πακέτου τεκμηρίωσης.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1

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

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

συμμόρφωσης.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο.

Τροπολογία

Το μητρώο είναι δημοσίως προσβάσιμο
και σε ψηφιακή μορφή.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 8 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή **μπορεί να θεσπίσει** λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών. Οι διαδικασίες αυτές θεσπίζονται μέσω εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

Τροπολογία

Η Επιτροπή **θεσπίζει** λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς αυτού του είδους των αποκλίσεων και με τον συνυπολογισμό τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών. Οι διαδικασίες αυτές θεσπίζονται μέσω εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 και μετά, οι κατασκευαστές υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση, βασισμένη σε εναρμονισμένη σε επίπεδο Ένωσης μεθοδολογία, σχετικά με τις εκπομπές CO₂ κύκλου ζωής όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά από την ημερομηνία αυτή και έπειτα. Προς τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή να εκδίδει, όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2022, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό με την κατάρτιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες για την αναφορά των εκπομπών CO₂ κύκλου ζωής για όλους τους τύπους καυσίμων και τα συστήματα μετάδοσης κίνησης οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.

Το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ανάλυση των συνολικών εκπομπών κύκλου ζωής από καινούργια ελαφρά οχήματα στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης μιας ανάλυσης των επιλογών για ενδεχόμενα ρυθμιστικά μέτρα, με στόχο την καλύτερη καθοδήγηση των μελλοντικών προσπάθειών χάραξης πολιτικής όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών στον εν λόγω τομέα. Η εν λόγω ανάλυση δημοσιοποιείται.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 4

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

4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. ***Τα ποσά αυτά χρησιμοποιούνται για τη συμπλήρωση ενωσιακών και εθνικών μέτρων, σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, για την προώθηση της απόκτησης δεξιοτήτων και της ανακατανομής εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και τις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση, έτσι ώστε να βοηθηθεί η δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.***

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – παράγραφος 3

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση.

3. Εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κατασκευαστής είναι επιλέξιμος για την παρέκκλιση που αιτήθηκε κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 και κρίνει ότι ο προτεινόμενος από τον κατασκευαστή στόχος ειδικών εκπομπών ανταποκρίνεται στις δυνατότητές του για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της αγοράς για τον τύπο του κατασκευαζόμενου ***επιβατικού αυτοκινήτου ή*** ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, η Επιτροπή παραχωρεί στον κατασκευαστή παρέκκλιση. Η αίτηση υποβάλλεται το αργότερο έως την 31η Οκτωβρίου του πρώτου έτους κατά το οποίο εφαρμόζεται η παρέκκλιση.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα, **και μόνο μέχρις ότου η τιμή βάσει της δοκιμής WLTP συμπληρωθεί ή αντικατασταθεί από άλλα στοιχεία που είναι πιο αντιπροσωπευτικά των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.**

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 1– εδάφιο 3α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εντός 12 μηνών από την έγκριση μιας καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης καινοτόμων τεχνολογιών, ο προμηθευτής ή ο κατασκευαστής της εν λόγω εγκεκριμένης καινοτόμου τεχνολογίας ή δέσμης τεχνολογιών παρέχει αποδεικτικά στοιχεία με βάση αποτελέσματα από τις δοκιμές εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης στα υπό παραγωγή οχήματα για την επικύρωση της συνεισφοράς των εγκεκριμένων καινοτόμων τεχνολογιών.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή ενδέχεται να προσαρμόσει το

Η Επιτροπή ενδέχεται να προσαρμόσει

ανώτατο όριο με ισχύ από το 2025 και έπειτα. Οι εν λόγω προσαρμογές πραγματοποιούνται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16.

προς τα κάτω το ανώτατο όριο με ισχύ από το 2025 και έπειτα. Οι εν λόγω προσαρμογές πραγματοποιούνται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 ή να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου. Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο αυτό δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού.

Τροπολογία

δ) οι καινοτόμοι τεχνολογίες πρέπει να μην εμπίπτουν σε υποχρεωτικές διατάξεις λόγω πρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τη μείωση των 10 g CO₂/km κατά το άρθρο 1 ή να είναι υποχρεωτικές δυνάμει άλλων διατάξεων του ενωσιακού δικαίου. Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, το κριτήριο αυτό δεν ισχύει για τη βελτίωση της απόδοσης των συστημάτων κλιματισμού *και θέρμανσης*.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και τις τιμές κατανάλωσης ενέργειας που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. ***Εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται για την εξέλιξη αυτής της αντιπροσωπευτικότητας με την πάροδο του χρόνου.***

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες και τις τιμές κατανάλωσης ενέργειας που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μετράται, από την 1η Ιανουαρίου 2023, μέσω δοκιμής εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό με την ανάπτυξη της δοκιμής εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες, με χρήση του συστήματος PEMS.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Έως ότου τεθεί σε εφαρμογή η δοκιμή εκπομπών CO₂ σε πραγματικές συνθήκες, η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μετράται με βάση στοιχεία από μετρητές κατανάλωσης καυσίμου και υπόκειται σε μη υπερβάσιμο όριο το οποίο ορίζεται για κάθε κατασκευαστή ως ποσοστιαία διαφορά ανάμεσα σε αυτά τα δεδομένα και στις ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή, οι οποίες υπολογίζονται για τους σκοπούς των διαδικασιών πιστοποίησης της έγκρισης τύπου, που δρομολογούνται από το 2021 και μετά, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ. Όταν οι ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν το όριο που έχει οριστεί στην παράγραφο 1β, ο στόχος ειδικών εκπομπών CO₂ για τον εν λόγω κατασκευαστή, που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό, αναπροσαρμόζεται κατά την υπέρβαση που προσδιορίστηκε.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ενημερώνεται σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου η αντιπροσωπευτικότητα σε πραγματικές συνθήκες που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Όταν δεν διατίθενται κατάλληλα πρότυπα ακρίβειας για τον εξοπλισμό μέτρησης κατανάλωσης καυσίμων επί του οχήματος, η Επιτροπή αναθέτει εργασίες για την κατάληξη σε συμφωνία σχετικά με τα τεχνικά πρότυπα και την εισαγωγή τους στο δίκαιο της Ένωσης το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2020.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή **μπορεί να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο** με εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης **που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.**

Τροπολογία

3. Η Επιτροπή **θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες αναφοράς δεδομένων από μετρητές κατανάλωσης καυσίμου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 2.**

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή το **2024** θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από πρόταση για τροποποίηση του κανονισμού. Η έκθεση αυτή **θα εξετάσει**, μεταξύ άλλων, την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες που προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, την εξάπλωση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην ενωσιακή αγορά και την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και το Συμβουλίου²⁹.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή το **2023** θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από πρόταση για τροποποίηση του **παρόντος** κανονισμού. Η έκθεση αυτή **εξετάζει**, μεταξύ άλλων, την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες που προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, την εξάπλωση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην ενωσιακή αγορά, **ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά εμπορικά οχήματα**, και την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και το Συμβουλίου²⁹, **καθώς και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως εκείνους με χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Η εν λόγω έκθεση εξετάζει επίσης επιλογές για την παροχή κινήτρων για την υιοθέτηση προηγμένων καυσίμων με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, συμπεριλαμβανομένων του βιοαερίου και**

των συνθετικών καυσίμων που παράγονται σε ανανεώσιμη ενέργεια.

²⁹ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

²⁹ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες .

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 και ενδέχεται, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει τις διαδικασίες μέτρησης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις για να προσαρμόσει τις διαδικασίες ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες, **μεταξύ άλλων με χρήση του Φορητού Συστήματος Μέτρησης Εκπομπών (PEMS) και της τηλενίχνευσης.**

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Η Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019 επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ και, εφόσον ενδείκνυται, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση, ώστε να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή,

αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά.

Στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO₂ για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα και, όπου αρμόζει, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση προς τούτο.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Η Επιτροπή υποβάλλει, όπου αρμόζει, νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προκειμένου να καθοριστούν πρόσθετοι στόχοι μείωσης των εκπομπών για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα από την 1 Ιανουαρίου 2031, με σκοπό να διατηρηθεί τουλάχιστον η πορεία μείωσης των εκπομπών που θα έχει επιτευχθεί κατά την περίοδο έως το 2030.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14

1. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 **παράγραφος 3γ, στο άρθρο 7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 7 παράγραφος 8α**, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος

παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστη διάρκεια από *τις/την* [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

1 τέταρτο εδάφιο, *στο άρθρο 12 παράγραφος 1α*, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστη διάρκεια από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο **10** παράγραφος 8, *δ* στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο **4 παράγραφος 3γ, στο άρθρο 7** παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο **7** παράγραφος **8α, στο άρθρο 10 παράγραφος 8**, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, *στο άρθρο 12 παράγραφος 1α*, στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7

Τροπολογία

4. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο **4**

παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 10 παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 2 και το άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο αρχίζουν να ισχύουν μόνο εφόσον δεν προβληθεί καμία αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορήσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

παράγραφος 3γ, το άρθρο 7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο **7 παράγραφος 8α, το άρθρο 10** παράγραφος 8, το άρθρο 11 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο, **το άρθρο 12 παράγραφος 1α**, το άρθρο 13 παράγραφος 2 και το άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο αρχίζουν να ισχύουν μόνο εφόσον δεν προβληθεί καμία αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορήσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Άρθρο 11α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή εγκρίνει **εκτελεστικές** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο **15**, για να προσδιορίσει τις διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης εν χρήσει των ελαφρών οχημάτων όσον αφορά τις πιστοποιημένες τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων.

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή εγκρίνει **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο **14α**, για να προσδιορίσει τις διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης εν χρήσει των ελαφρών οχημάτων όσον αφορά τις πιστοποιημένες τιμές εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 14α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

- 1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.***
- 2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11α παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.***
- 3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.***
- 4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με***

εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.*

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 11α παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

** EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».*

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 6.3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον σκοπό του υπολογισμού αυτού του τύπου, ο στόχος ειδικών εκπομπών του 2021, όπως ορίζεται στο σημείο 4, διορθώνεται ώστε να ληφθεί υπόψη η διαφορά μεταξύ των μετρώμενων εκπομπών CO₂ WLTP και των δηλούμενων εκπομπών CO₂ WLTP.

Για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 ώστε να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με την ανάπτυξη ενός τύπου για τον υπολογισμό του σχετικού

στόχου ειδικών εκπομπών του 2021 για
κάθε κατασκευαστή.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – μέρος Α – σημείο 6.3 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Για την περίοδο από το 2025 έως το 2029, ο συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05. εάν το άθροισμα αυτό είναι μεταξύ 1,0 και 0,98, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,0· εάν το άθροισμα αυτό είναι χαμηλότερο από 0,95, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 0,95·

Από το 2030 και μετά, ο συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 0,95 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 0,95 ανάλογα με την περίπτωση

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – μέρος Α – σημείο 6.3 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

x είναι **15%** κατά τα έτη 2025 έως 2029 και **30%** το 2030 και μετά.

Τροπολογία

x είναι **20 %** κατά τα έτη 2025 έως 2029 και **35 %** το 2030 και μετά.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – μέρος Β – σημείο 6.3.1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον σκοπό του υπολογισμού αυτού του τύπου, ο στόχος ειδικών εκπομπών του 2021, όπως ορίζεται στο σημείο 4, διορθώνεται ώστε να ληφθεί υπόψη η διαφορά μεταξύ των μετρώμενων εκπομπών CO₂ WLTP και των δηλούμενων εκπομπών CO₂ WLTP.

Για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 ώστε να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με την ανάπτυξη ενός τύπου για τον υπολογισμό του σχετικού στόχου ειδικών εκπομπών του 2021 για κάθε κατασκευαστή.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – μέρος Β – σημείο 6.3.1 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

ο συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05. **εάν το άθροισμα αυτό είναι μεταξύ 1,0 και 0,98, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,0· εάν το άθροισμα αυτό είναι χαμηλότερο από 0,95, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 0,95·**

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – μέρος Β – σημείο 6.3.1 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

x είναι **15%**

x είναι **20 %**

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 6.3.2 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον σκοπό του υπολογισμού αυτού του τύπου, ο στόχος ειδικών εκπομπών του 2021, όπως ορίζεται στο σημείο 4, διορθώνεται ώστε να ληφθεί υπόψη η διαφορά μεταξύ των μετρώμενων εκπομπών CO₂ WLTP και των δηλούμενων εκπομπών CO₂ WLTP.

Για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 ώστε να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με την ανάπτυξη ενός τύπου για τον υπολογισμό του σχετικού στόχου ειδικών εκπομπών του 2021 για κάθε κατασκευαστή.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 6.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

ο συντελεστής ZLEV είναι $(1 + y - x)$, εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 0,95 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 0,95 ανάλογα με την περίπτωση

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 6.3.2 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

x είναι 30 %

x είναι 35 %