Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

P9_TA(2022)0234

Πρότυπα για τις εκπομπές CO_2 από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά ***I

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 8ης Ιουνίου 2022 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) [1]

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

(2022/C 493/25)

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (***στο εξής:*** συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα.	(1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) («συμφωνία του Παρισιού»), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. ***Με την υιοθέτηση του συμφώνου της Γλασκόβης για το κλίμα τον Νοέμβριο του 2021, τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνώρισαν ότι το να συγκρατηθεί η αύξηση παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα θα μείωνε σημαντικά τους κινδύνους και τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, και δεσμεύτηκαν να ενισχύσουν τους οικείους στόχους με ορίζοντα το 2030 έως το τέλος του 2022, προκειμένου να επιταχυνθεί η δράση για το κλίμα σε αυτήν την κρίσιμη δεκαετία και να καλυφθεί το χάσμα φιλοδοξιών με τον στόχο του 1,5 °C.***

[1] Το θέμα αναπέμφθηκε για διοργανικές διαπραγματεύσεις στην αρμόδια επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο του Κανονισμού (A9-0150/2022).

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019 ([23]). Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.	(2) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019 ([23]). ***Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε, στο ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2020 για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, την αναγκαία μετάβαση σε μια κλιματικά ουδέτερη κοινωνία το αργότερο έως το 2050 και, στο ψήφισμά του της 28ης Νοεμβρίου 2019 σχετικά με την κλιματική και περιβαλλοντική κατάσταση έκτακτης ανάγκης, κήρυξε κατάσταση έκτακτης ανάγκης για το κλίμα και το περιβάλλον.*** Η αναγκαιότητα και η αξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας έχουν σαφώς αυξηθεί λόγω των πολύ σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας ***της*** COVID-19 στην υγεία και την οικονομική ευημερία των πολιτών της Ένωσης.
([23]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM(2019)0640 της 11ης Δεκεμβρίου 2019.	([23]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM(2019)0640 της 11ης Δεκεμβρίου 2019.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(3) ***Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην*** ΕΕ έως το 2050 ***και ορίζει*** μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική ***που αποσκοπεί στη μετατροπή*** της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς την χρήση των πόρων, ***όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων***. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.	(3) ***Στόχος της*** ΕΕ ***είναι να χαράξει*** έως το 2050 μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική ***που θα επικεντρώνεται στον μετασχηματισμό*** της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς την χρήση των πόρων, ***με δυναμικές βιομηχανίες, οι οποίες θα εξακολουθήσουν να κατέχουν ηγετική θέση παγκοσμίως στα αντίστοιχα τμήματά τους, και με παγκόσμιους μοχλούς καινοτομίας, εξασφαλίζοντας παράλληλα υψηλής αμοιβής ποιοτικές θέσεις εργασίας στην Ένωση***. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. ***Υπ' αυτήν την έννοια, το 8ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον θέτει τον στόχο της επιτάχυνσης της πράσινης μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία που θα είναι κλιματικά ουδέτερη, βιώσιμη, μη τοξική, αποδοτική ως προς τους πόρους, βασισμένη στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ανθεκτική και ανταγωνιστική, με τρόπο δίκαιο, ίσο και χωρίς αποκλεισμούς, καθώς και τον στόχο της προστασίας, αποκατάστασης και βελτίωσης της κατάστασης του περιβάλλοντος, με τρόπο που υποστηρίζει και αξιοποιεί το σύνολο των μέτρων και των πρωτοβουλιών που ανακοινώθηκαν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.*** Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ***και ευάλωτες*** ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή ***και τα άτομα και τα νοικοκυριά με χαμηλό ή χαμηλότερο του μέσου όρου εισόδημα***. ***Επιπλέον, η μετάβαση θα επηρεάσει με διαφορετικό τρόπο τις περιφέρειες της Ένωσης, ιδίως τις διαρθρωτικά μειονεκτούσες, τις περιφερειακές και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές.*** Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(5) Με τον κανονισμό (ΕΕ) [–] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([24]), η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της ***κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας*** έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης ***δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση*** για μείωση, έως το 2030, των ***εγχώριων καθαρών*** εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές πλην απορροφήσεις) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.	(5) Με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2021/1119*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([24]), η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της ***επίτευξης καθαρών μηδενικών εκπομπών το αργότερο*** έως το 2050 ***και τον στόχο της επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια***. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης ***έναν δεσμευτικό ενδιάμεσο κλιματικό στόχο στο εσωτερικό της Ένωσης*** για ***καθαρή*** μείωση, έως το 2030, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (***ήτοι,*** εκπομπές πλην απορροφήσεις) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
([24]) Κανονισμός ***(ΕΕ) […/…], της […] 2021,*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) ***[ΕΕ L … της …/…, σ. …]***.	([24]) Κανονισμός ***(ΕΕ) 2021/1119, της 30ής Ιουνίου 2021,*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση ***των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και*** (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») ***(ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1)***.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.	(6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών. ***Ο τομέας των μεταφορών είναι ο μόνος τομέας στον οποίο οι εκπομπές αυξάνονται από το 1990. Αυτό περιλαμβάνει τις οδικές μεταφορές με ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά σχήματα, τα οποία από κοινού αντιπροσωπεύουν πάνω από το 70 % των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές.***

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(6α) Έχει ζωτική σημασία να παραμείνει η ατομική κινητικότητα προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, ιδίως τους καθημερινά μετακινούμενους εργαζομένους που δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις μετακίνησης.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(6β) Κατά τη Διάσκεψη του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή το 2021 στη Γλασκώβη του Ηνωμένου Βασιλείου, γνωστή ως COP26, εγκρίθηκε μια δέσμευση για την επιτάχυνση της παγκόσμιας μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών ρύπων. Αναλήφθηκε επίσης η δέσμευση ότι η μετάβαση θα είναι δίκαιη και βιώσιμη, ώστε καμία περιφέρεια ή κοινότητα να μην μείνει πίσω και υπογραμμίστηκε η σημασία της διασφάλισης μιας δίκαιης μετάβασης του εργατικού δυναμικού και της δημιουργίας αξιοπρεπούς εργασίας και ποιοτικών θέσεων εργασίας.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.	(7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου***, καθώς και μείωση της εξάρτησης της Ευρώπης από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων εισαγωγών πετρελαίου που έφταναν αξία 227,5 δισεκατομμυρίων EUR μόνο για το 2018, που παραμένει η βασική ενέργεια που καταναλώνεται από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά (94 %). Παράλληλα με τη σταδιακή κατάργηση της κατανάλωσης πετρελαίου, είναι ζωτικής σημασίας να μην μετατοπιστούμε από την μία εξάρτηση στην άλλη. Είναι επίσης σημαντικό, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στο μέλλον και να ενισχυθεί η στρατηγική αυτονομία της Ένωσης, η Επιτροπή να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τους βιομηχανικούς παράγοντες για τη διασφάλιση της αλυσίδας εφοδιασμού σε ό,τι αφορά τα στρατηγικά υλικά και τις σπάνιες γαίες που είναι αναγκαίες για τις τεχνολογίες μηδενικών ή χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.***

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(7α) Ενώ η αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού αποτελεί μέρος των προσπαθειών για την πραγματοποίηση των περιβαλλοντικών στόχων, και συγκεκριμένα της απαλλαγής των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι σημαντικές βιομηχανικές και κοινωνικές συνέπειες για τη διασφάλιση της απασχόλησης και της προσβάσιμης κινητικότητας για όλους.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([25]) τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη.	(8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990***, να χαραχθεί μια σαφής οδός προς αυτόν τον στόχο και να υπάρξει συμβολή στις απαραίτητες μειώσεις εκπομπών πριν από το 2030***, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([25]) τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. ***Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα χρειαστεί να μειωθούν οι εκπομπές στον τομέα των μεταφορών κατά περίπου 90 %, σύμφωνα με το οικονομικά αποδοτικότερο σενάριο, ενώ οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αυξάνονται επί του παρόντος μόνο στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα, είναι υψίστης σημασίας οι συμπληρωματικές νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, όπως η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 ([25α]), να διασφαλίζουν την ταχεία ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ώστε ο στόλος αυτοκινήτων της Ένωσης να μπορεί να τροφοδοτείται από πρόσθετη ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.*** Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη. ***Η ψηφιακή και η πράσινη μετάβαση θα πρέπει επίσης να εξετάσουν τη σημασία της κοινωνικής διάστασης, ώστε να διασφαλιστεί κινητικότητα προσβάσιμη για όλους, συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου της φορολόγησης της ενέργειας στην οικονομική προσιτότητα της άμεσης και έμμεσης επίδρασης των υψηλότερων τιμών της ενέργειας στις μεταφορές σε διάφορες περιοχές της Ένωσης, καθώς και τις βιομηχανικές συνέπειες, προκειμένου να διασφαλιστούν η απασχόληση και η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.***

([25]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

([25α]) Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(8α) Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή είναι ήδη ανταγωνιστικά ως προς τα συμβατικά αυτοκίνητα σε πολλές κατηγορίες αυτοκινήτων, όταν λαμβάνεται υπόψη το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας. Τα αυξημένα πρότυπα για τις εκπομπές CO_2 για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα επιταχύνουν τη μείωση του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, κάτι που θα τα καταστήσει πιο ελκυστικά για όλες τις ομάδες καταναλωτών σε ολόκληρη την Ένωση από ό,τι τα οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Τα πιο φιλόδοξα πρότυπα για τις εκπομπές CO_2 για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο από το 2025 έως το 2030 θα επιταχύνουν επίσης την απαλλαγή της αγοράς μεταχειρισμένων από τις ανθρακούχες εκπομπές σε όλες τις κατηγορίες αυτοκινήτων, με μεγαλύτερα οφέλη για τους καταναλωτές χαμηλότερου και μεσαίου εισοδήματος.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO_2 αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα ***και την*** εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να συνεχιστεί η καινοτομία στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO_2 είναι τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.	(9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO_2 αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα***, ενισχύοντας την ενεργειακή ασφάλεια και αποδοτικότητα και τη σχετική*** εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να συνεχιστεί η καινοτομία στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO_2 είναι τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη***, εφόσον διασφαλίζονται ακριβή και πλήρη δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις για τις εκπομπές από τα εν λόγω είδη οχημάτων***, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Η τεχνολογική καινοτομία αποτελεί προϋπόθεση για την απαλλαγή της κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές στην Ένωση και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχθεί. Ενόψει του αυξημένου διεθνούς ανταγωνισμού, η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για τη διερεύνηση και την ανάπτυξη πρωτοβουλιών που προωθούν τις συνέργειες στον τομέα, όπως η ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές, και τη στήριξη των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στην ευρωπαϊκή έρευνα και καινοτομία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτό θα πρέπει να αποσκοπεί στη διατήρηση της ευρωπαϊκής τεχνολογικής υπεροχής στον εν λόγω τομέα, στην ανάπτυξη της βιομηχανικής αριστείας στις τεχνολογίες του μέλλοντος στην Ένωση και στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της βιομηχανικής βάσης της.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10β) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ανακοινώσει σχέδια για την επιτάχυνση της εισαγωγής οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ορίζοντας μια ημερομηνία σταδιακής κατάργησης των νέων επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που εκπέμπουν CO_2, τα οποία διατίθενται στην αγορά στην επικράτειά τους, η οποία προηγείται της ημερομηνίας που ορίζεται σε επίπεδο Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει επιλογές για να διευκολύνει τη μετάβαση των κρατών μελών σε ελαφρά οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τα εν λόγω σχέδια.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10γ) Σαφή μηνύματα από την πλευρά των ρυθμιστικών αρχών θα επιτρέψουν στους κατασκευαστές να λάβουν τις ανάλογες επενδυτικές αποφάσεις. Η απουσία τέτοιων μηνυμάτων θα μπορούσε να δημιουργήσει τον κίνδυνο απώλειας τόσο της ανταγωνιστικότητας και της τεχνολογικής υπεροχής της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ένωση λόγω μη ταχείας επένδυσης, όσο και μεριδίου αγοράς στην παγκόσμια και εγχώρια αγορά.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10δ) Η ενίσχυση του κοινωνικού διαλόγου στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας έχει ζωτική σημασία για τη διαδικασία διαπραγμάτευσης και έγκρισης των εδαφικών σχεδίων δίκαιης μετάβασης και των εθνικών κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα σε επίπεδο κατασκευαστών και σε περιφερειακό και τομεακό επίπεδο. Είναι ζωτικής σημασίας να διασφαλιστεί η μετατροπή του εργατικού δυναμικού σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και κατά τρόπο που να αντικατοπτρίζει τις δυνατότητες της περιοχής.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να ***εξετάζεται το ενδεχόμενο παροχής χρηματοδοτικής στήριξης*** σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίξουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής.	(11) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών***, με παράλληλη συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων κάθε κράτους μέλους***, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων***, με παράλληλη διατήρηση των επιπέδων απασχόλησης στην αυτοκινητοβιομηχανία στην Ένωση. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η μετάβαση αυτή στις πολύ μικρές και στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.*** Κατά περίπτωση, θα πρέπει να ***διατεθεί χρηματοδοτική στήριξη*** σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, ***του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Ταμείου Συνοχής,*** του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. ***Επιπλέον, θα χρειαστεί επίσης ειδική ροή χρηματοδότησης σε επίπεδο Ένωσης για τη μετάβαση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν ιδίως τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση.*** Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίξουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική ***(26)*** προβλέπει ***τη*** από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ***ανά διετία*** στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις ***διετείς*** εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.	(12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική ***(26)*** προβλέπει ***την*** από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας, ***με πλήρη διαφάνεια και σε διαβούλευση με όλους τους ενδιαφερομένους, μεταξύ άλλων εξετάζοντας το ενδεχόμενο σύστασης ενός ειδικού φόρουμ για τον κοινωνικό διάλογο στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας***. Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις ΜΜΕ***, συμπεριλαμβανομένων των πολύ μικρών επιχειρήσεων,*** στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί ***τη σύσταση του Συμβουλίου για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα και*** το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας ***και της βιωσιμότητας*** των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. ***Ο ρόλος των δημοσίων συμβάσεων σε αυτήν την κατεύθυνση θα πρέπει επίσης να διερευνηθεί και η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ***(26α)***, προκειμένου να διασφαλίσει την ευθυγράμμισή της με τους στόχους του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.*** Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ***ετησίως*** στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους ***και την ενεργειακή τους κατανάλωση, τις επιπτώσεις στους καταναλωτές***, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, ***την ανάπτυξη του μεριδίου ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές όπως απαιτείται από την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ***(26β)***,*** τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών

(26) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021)0350 ***final*** της 5ης Μαΐου 2021.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων***, ιδίως στις περιφέρειες με υψηλό ποσοστό θέσεων εργασίας που συνδέονται με την αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας, και εκπομπές που συνδέονται με την ηλικία των ελαφρών οχημάτων, εξετάζοντας δράσεις που στοχεύουν σε μια συγχρονισμένη, κοινωνικά δίκαιη και περιβαλλοντικά υγιή σταδιακή κατάργηση των παλαιότερων οχημάτων***. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. ***Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να διαβουλεύεται με ευρύ φάσμα ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων, ενδιαφερόμενων μερών και εθνικών και περιφερειακών διοικήσεων, προκειμένου να εξασφαλιστεί μια ολοκληρωμένη βάση γνώσεων.*** Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα ***και τα υδρογονοκίνητα αυτοκίνητα με ενσωματωμένη τεχνολογία συστήματος αποθήκευσης υδρογόνου***, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.

---

(26) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021)0350 της 5ης Μαΐου 2021.

(26α) Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 188 της 12.7.2019, σ. 116).

(26β) Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Μολονότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να συμπεριληφθεί σε ένα πιο ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης σε ολόκληρη την Ένωση για την απαλλαγή του υφιστάμενου στόλου από τις ανθρακούχες εκπομπές, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία των πολιτών σε όλα τα κράτη μέλη. Ο σημερινός στόλος θα συνεχίσει να συμβάλλει σε κακές περιβαλλοντικές επιδόσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα στο μέλλον, λόγω του αργού ρυθμού ανανέωσής του. Επιπλέον, η υπάρχουσα αγορά μεταχειρισμένων ρυπογόνων οχημάτων στην κεντρική και την ανατολική Ευρώπη δημιουργεί τον κίνδυνο να μετατοπιστεί η ρύπανση σε λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένες περιοχές της Ένωσης. Η επίτευξη των φιλόδοξων στόχων για το κλίμα το 2050 θα πρέπει να συμβαδίζει με το δικαίωμα όλων των πολιτών της Ένωσης σε καθαρότερο αέρα. Προκειμένου να επιταχυνθεί η μείωση των εκπομπών από τον υφιστάμενο στόλο, είναι εξαιρετικά σημαντικό η Επιτροπή να προτείνει, χωρίς καθυστέρηση, νομοθετικά μέτρα με στόχο τη δημιουργία ενός ευνοϊκού πλαισίου για τη μετασκευή και την προώθηση της χρήσης διαθέσιμων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών CO_2, όπως τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών ή τα φώτα που καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια, για την επιτάχυνση της στροφής στον τρόπο εκτέλεσης των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, για την ενθάρρυνση φιλικότερων προς το περιβάλλον συνηθειών μεταφορών, όπως ο συνεπιβατισμός, η ήπια κινητικότητα και τα μέσα μαζικής μεταφορές στις πόλεις, και για την αντιμετώπιση του πιθανού κινδύνου διαρροής άνθρακα αυτοκινήτων εντός της Ένωσης.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 12 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12β) Για να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με τον νέο κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2030, καθώς και με τα ενισχυμένα πρότυπα CO_2, θα πρέπει να προταθεί μια ενημέρωση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([26α]), συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της ώστε να συμπεριλάβει οχήματα που ανήκουν σε ή μισθώνονται από ιδιωτική εταιρεία με συγκεκριμένο μέγεθος στόλου, με σκοπό να προωθηθεί η αύξηση της ζήτησης για οχήματα μηδενικών εκπομπών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα οχήματα από εταιρικούς στόλους εισέρχονται ταχύτερα στην ιδιωτική αγορά, αυτό θα επέτρεπε την ταχύτερη δημιουργία μιας αγοράς μεταχειρισμένων για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, η οποία θα είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις περιφέρειες όπου η μετάβαση θα αποδειχθεί πιο δύσκολη, καθώς και θα συνέβαλε στην ταχύτερη ισοτιμία με τις τιμές των συμβατικών οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση.
	([26α]) Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με σκοπό την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Οι εν λόγω στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού***, όπως ορίζεται στην οδηγία*** 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27]).	(13) Οι εν λόγω στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ***θα*** πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού***, οι οποίες έχουν ζωτική σημασία για την επίτευξη των ενισχυμένων στόχων. Για αυτό το λόγο, λαμβάνοντας υπόψη την ελλιπή και αργή εφαρμογή της οδηγίας*** 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27])***, οι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO_2 θα πρέπει να συνοδεύονται από έναν φιλόδοξο κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, ο οποίος θα προβλέπει φιλόδοξους υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και στα 27 κράτη μέλη. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να συμπληρωθούν από φιλόδοξους στόχους για την ανάπτυξη ιδιωτικών σημείων φόρτισης σε κτίρια στην οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27α]). Στο πλαίσιο αυτό, είναι πρωταρχικής σημασίας να συνεχιστούν και να αυξηθούν οι επενδύσεις για την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών.***
([27]) 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).	([27]) 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). ***([27α]) Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).***

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(13α) Λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν περισσότερα από ένα δισεκατομμύριο οχήματα ορυκτών καυσίμων παγκοσμίως, τα οποία είναι υπεύθυνα για περισσότερο από το 30 % των παγκόσμιων εκπομπών CO_2, η μετατροπή των θερμικών οχημάτων σε ηλεκτρικά είναι μια συμπληρωματική λύση στην προσφορά των παραδοσιακών κατασκευαστών, καθιστώντας δυνατή την επιτάχυνση της οικολογικής μετάβασης ενώ στηρίζεται στην κυκλική οικονομία·

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο ***και, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου ανά πενταετία***.	(14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο***, ο οποίος στηρίζει την ανταγωνιστικότητά τους και προετοιμάζει το έδαφος για νέες καινοτομίες, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ανάγκη μιας σαφούς πορείας για την ανάπτυξη των οχημάτων αυτών, διασφαλίζοντας τη συμβολή του τομέα των μεταφορών στον κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2030***.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(15) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ***από το 2030 και μετά***, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμευε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί ***από το 2030***. ***Πριν από την εν λόγω ημερομηνία και, ως εκ τούτου, καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα συνεχίσει να στηρίζει την ανάπτυξη οχημάτων με εκπομπές από μηδέν έως 50 g CO_2/km, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, των ηλεκτρικών οχημάτων με κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούν υδρογόνο και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη.*** Μετά την εν λόγω ημερομηνία, τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να συνυπολογίζονται στους στόχους που πρέπει να πληρούν οι κατασκευαστές οχημάτων για το σύνολο του στόλου οχημάτων.	(15) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέσουν σημαντικά περισσότερα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμευε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί. Τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη εξακολουθούν να συνυπολογίζονται στους στόχους που πρέπει να πληρούν οι κατασκευαστές οχημάτων για το σύνολο του στόλου οχημάτων.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(15α) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631, οι μειώσεις εκπομπών που επιτυγχάνονται μέσω καινοτομιών που δεν λαμβάνονται υπόψη στη δοκιμή έγκρισης τύπου καταλογίζονται επί του παρόντος μέσω μορίων οικολογικής καινοτομίας, τα οποία μπορούν να προσμετρηθούν στον στόχο μείωσης του κατασκευαστή. Επί του παρόντος, η μείωση των εκπομπών για την οποία μπορεί να γίνει επίκληση περιορίζεται στα 7 g/km ανά κατασκευαστή. Το εν λόγω ανώτατο όριο θα πρέπει να προσαρμοστεί προς τα κάτω σύμφωνα με τους αυστηρότερους στόχους, ώστε να διασφαλιστεί ότι το σύστημα αυτό θα εξακολουθήσει να περιορίζεται σε πραγματικές καινοτομίες και δεν θα παρέχει κίνητρα για μειωμένες φιλοδοξίες όσον αφορά την πώληση οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(15β) Η υποστήριξη τόσο της τεχνολογικής όσο και της κοινωνικής καινοτομίας αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ενθάρρυνση μιας ταχύτερης μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Σημαντική χρηματοδότηση είναι ήδη διαθέσιμη για την καινοτομία στο οικοσύστημα κινητικότητας μέσω διαφορετικών χρηματοδοτικών μέσων της Ένωσης, ιδίως μέσα από το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», το InvestEU, το Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Καινοτομίας, και τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας. Ενώ οι φιλόδοξοι ετήσιοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO_2 αναμένεται να τονώσουν την καινοτομία στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο πρωταρχικός στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να προσφέρει πραγματική, αποτελεσματική και επαληθεύσιμη μείωση των εκπομπών CO_2.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16α) Οι στόχοι που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 επιτυγχάνονται εν μέρει με τις πωλήσεις υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης (OVC-HEV). Οι εκπομπές των εν λόγω οχημάτων υπολογίζονται επί του παρόντος μέσω της χρήσης συντελεστή χρηστικότητας που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([1α]), ο οποίος αντιπροσωπεύει το μερίδιο της διανυθείσας απόστασης με τη χρήση της μπαταρίας σε σύγκριση με τη διανυθείσα απόσταση με τη χρήση του κινητήρα καύσης. Ωστόσο, ο εν λόγω συντελεστής χρηστικότητας δεν βασίζεται σε αντιπροσωπευτικά πραγματικά δεδομένα, αλλά σε εκτίμηση. Η Επιτροπή συλλέγει δεδομένα πραγματικής κατανάλωσης καυσίμου μέσω μετρητών κατανάλωσης καυσίμου επί του οχήματος σε επιβατικά αυτοκίνητα από την 1η Ιανουαρίου 2021, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Ο συντελεστής χρηστικότητας για τα οχήματα OVC-HEV θα πρέπει να αναθεωρηθεί χωρίς καθυστέρηση με τη χρήση των εν λόγω δεδομένων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αντικατοπτρίζει τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Ο επικαιροποιημένος συντελεστής χρηστικότητας θα πρέπει να εφαρμοστεί το αργότερο από το 2025 και θα πρέπει να επανεξετάζεται ώστε να διασφαλίζεται ότι παραμένει αντιπροσωπευτικός των πραγματικών εκπομπών.

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

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη κατανομή της προσπάθειας μείωσης, οι δύο καμπύλες οριακών τιμών για τα ελαφρύτερα και τα βαρύτερα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν τους ενισχυμένους στόχους μείωσης του CO_2.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Ενόψει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το ***2030*** και μετά.	(21) Ενόψει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το ***2036*** και μετά.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(23) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το ***2026***. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται ***στη διετή*** έκθεση.	(23) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το ***2027***. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται στην ***ετήσια*** έκθεση.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(23α) Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές ολόκληρου του κύκλου ζωής των ελαφρών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει, όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2023, να αναπτύξει μια κοινή ενωσιακή μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO_2 ολόκληρου του κύκλου ζωής των ελαφρών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, προκειμένου να υπάρχει μια συνολική εικόνα του περιβαλλοντικού τους αντικτύπου. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μέτρα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, νομοθετικών προτάσεων για τη στήριξη της προόδου της Ένωσης προς την επίτευξη των φιλοδοξιών της για το κλίμα. Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί μια μεθοδολογία για την αξιολόγηση των συνολικών περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων, υπολογιζόμενων όχι μόνο ως προς τις εκπομπές CO_2, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) ***Η δυνατότητα απόδοσης*** των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών ***σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το συμπέρασμα ήταν ότι αυτό θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.***	(24) ***Το μερίδιο*** των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών ***θα πρέπει να αποδοθεί στην υποστήριξη της δίκαιης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία και, ειδικότερα, στον μετριασμό τυχόν αρνητικών επιπτώσεων που θα είχε για την απασχόληση η μετάβαση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει, εφόσον συντρέχουν οι λόγοι, πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου χρηματοδοτικού μέσου. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπόψη οι επηρεαζόμενες περιοχές και κοινότητες που ενδέχεται να είναι πιο ευάλωτες λόγω της παρουσίας εντατικής αυτοκινητοβιομηχανίας ή λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους που καθιστούν δυσκολότερη τη μετάβαση σε οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών, όπως οι εξόχως απόκεντρες περιοχές.***

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 1 — στοιχείο -α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 — παράγραφος 4 — στοιχείο α

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-α) στην παράγραφο 4, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.1.1·	«α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.1.1 ***όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 για την τήρηση των κύκλων παραγωγής***·»·

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 1 — στοιχείο -α α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 — παράγραφος 4 — στοιχείο β

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-αα) στην παράγραφο 4, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος B σημείο 6.1.1·	«β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση 15 % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος B σημείο 6.1.1***, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631***·»·

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 1 — στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 — παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ***στην παράγραφο*** 6***, η φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025» αντικαθίστανται από τη φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029,»***·	γ) ***η παράγραφος*** 6 ***απαλείφεται***·

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 3 — στοιχείο α α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αα) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:
	«αα) "υβριδικό ηλεκτρικό όχημα με ρευματολήπτη" ή PHEV: όχημα που τροφοδοτείται από συνδυασμό ηλεκτροκινητήρα με επαναφορτιζόμενη μπαταρία και κινητήρα εσωτερικής καύσης που δύνανται να λειτουργούν μαζί ή χωριστά·».

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 3 — στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	βα) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:
	«βα) εταιρικό όχημα»: όχημα που ανήκει ή μισθώνεται από ιδιωτική εταιρεία, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2157/2001 του Συμβουλίου [1α] και χρησιμοποιείται για επιχειρηματικούς σκοπούς·

[1α] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2157/2001 του Συμβουλίου, της 8ης Οκτωβρίου 2001, περί του καταστατικού της ευρωπαϊκής εταιρίας (SE) (ΕΕ L 294 της 10.11.2001, σ. 1).».

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 5 — στοιχείο α α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 7 — παράγραφος 10

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	αα) η παράγραφος 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, ***αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας*** για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO_2 ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή την ***αξιολόγηση***, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.	«10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, ***δημοσιεύει έκθεση που περιγράφει μια κοινή ενωσιακή μεθοδολογία*** για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO_2 ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης***, συμπεριλαμβανομένης μιας μεθοδολογίας για την αξιολόγηση των εκπομπών CO_2 όσον αφορά τον πλήρη κύκλο ζωής των καυσίμων και της ενέργειας που καταναλώνουν αυτά τα οχήματα***. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή την ***έκθεση***, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.».

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 5 — στοιχείο α β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 7 — παράγραφος 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αβ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:
	«10α. Από την 1η Ιανουαρίου 2024, οι κατασκευαστές μπορούν, σε εθελοντική βάση, να διαβιβάζουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO_2 του κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, που αναφέρονται στην παράγραφο 10 του παρόντος άρθρου, στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου και στα κράτη μέλη, τα οποία στη συνέχεια τα κοινοποιούν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Από την 1η Ιανουαρίου 2028 και έπειτα, αυτά τα δεδομένα θα ενσωματωθούν στις πληροφορίες του μέρους Α των παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ».

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 5 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 8 — παράγραφος 4

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	5α) Στο άρθρο 8, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
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.
	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στην οποία περιγράφεται λεπτομερώς η ανάγκη στοχευμένης χρηματοδότησης για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, με στόχο τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων στην απασχόληση και άλλων οικονομικών επιπτώσεων σε όλα τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη, ιδίως στις περιφέρειες και τις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη μετάβαση. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενωσιακού χρηματοδοτικού μέσου για την αντιμετώπιση αυτής της ανάγκης και, ιδίως, για τον συντονισμό και τη χρηματοδότηση προληπτικών μέτρων και μέτρων αντίδρασης για την αντιμετώπιση της αναδιάρθρωσης σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο και για τη χρηματοδότηση της κατάρτισης, της επανειδίκευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών αυτοκινήτων, των προμηθευτών εξαρτημάτων τους και των βοηθητικών υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής, ιδίως σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
	Το χρηματοδοτικό μέσο μπορεί να λάβει τη μορφή ειδικού χρηματοδοτικού μέσου ή να αποτελεί μέρος του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα ή ενός αναθεωρημένου Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης. Τυχόν έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών διατίθενται για τον σκοπό αυτό.».

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 10 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος ***2029***.»	«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος ***2035***.»

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 10 — παράγραφος 4 — εδάφιο 1

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	6α) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
4. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3 δικαιούται να υποβάλει κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.	«4. Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 έως 4 και σημείο 6.3 δικαιούται να υποβάλει***, για τα επόμενα έτη μέχρι και το 2028,*** κατασκευαστής ο οποίος είναι υπεύθυνος, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις του, για 10 000 έως 300 000 νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται κάθε ημερολογιακό έτος στην Ένωση.».

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 11 — παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	6β) Στο άρθρο 11, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
1. Κατόπιν αίτησης προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO_2 που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών («δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών»).	«1. Κατόπιν αίτησης προμηθευτή ή κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO_2 που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή με συνδυασμό καινοτόμων τεχνολογιών (“δέσμες καινοτόμων τεχνολογιών”).
Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα.	Οι τεχνολογίες αυτές λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν η μεθοδολογία με βάση την οποία αξιολογούνται είναι σε θέση να παρέχει επαληθεύσιμα, επαναλαμβανόμενα και συγκρίσιμα αποτελέσματα.
Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO_2/km κατ’ ανώτατο όριο.	Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO_2/km κατ’ ανώτατο όριο ***έως το 2024***.
	— 5 g CO_2/km από το 2025·
	— 4 g CO_2/km από το 2027·
	— 2 g CO_2/km από το 2030 μέχρι και το έτος 2034.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή του ανώτατου ορίου που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και έπειτα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις και να εξασφαλίζεται παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου αυτού του ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 των κατασκευαστών.	Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή ***προς τα κάτω*** του ανώτατου ορίου που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου με ισχύ από το 2025 και έπειτα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις και να εξασφαλίζεται παράλληλα ισόρροπη αναλογία του επιπέδου αυτού του ορίου σε σχέση με τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 των κατασκευαστών.».

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6 γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 11 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
	«Άρθρο 11α
	Οικολογικός σχεδιασμός
	Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών συμβάλλει πλήρως στους στόχους της Ένωσης για την ενεργειακή απόδοση και την κυκλική οικονομία, η Επιτροπή υποβάλλει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 προτάσεις, όπου αρμόζει, σχετικά με τον καθορισμό ελάχιστων απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένης της ενεργειακής απόδοσης, των απαιτήσεων ανθεκτικότητας και επισκευασιμότητας για βασικά εξαρτήματα όπως φώτα, ηλεκτρονικά στοιχεία και μπαταρίες, ελάχιστες απαιτήσεις για την ανάκτηση μετάλλων, πλαστικών και πρώτων υλών ζωτικής σημασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που ισχύουν για άλλα συνδεόμενα με την ενέργεια προϊόντα βάσει της οδηγίας 2009/125/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1α]).
	([1α]) Οδηγία 2009/125/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα συνδεόμενα με την ενέργεια προϊόντα (ΕΕ L 285 της 31.10.2009, σ. 10).».

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6 δ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 12 — παράγραφος 3

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	6δ) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
3. Προκειμένου να αποτραπεί η αύξηση του χάσματος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή, το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2023, αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.	«3. Προκειμένου να αποτραπεί η αύξηση του χάσματος των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, η Επιτροπή, το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2023, αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας ***σε πραγματικές συνθήκες, τα οποία συλλέγονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/392 της Επιτροπής*** ***([1α])***, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας του οχήματος που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εξακολουθούν να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών εκπομπών σε βάθος χρόνου για κάθε κατασκευαστή.
Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του αναφερόμενου στο πρώτο εδάφιο χάσματος κατά την περίοδο 2021 ***έως 2026*** και, προκειμένου να ***αποφευχθεί η αύξηση του εν λόγω χάσματος, αξιολογεί, το 2027, τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού προσαρμογής*** των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του κατασκευαστή ***από το 2030 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού***.	Η Επιτροπή παρακολουθεί και υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του αναφερόμενου στο πρώτο εδάφιο χάσματος κατά την περίοδο ***από το*** 2021 ***και μετά*** και***, κατά περίπτωση, μόλις διατεθούν επαρκή δεδομένα, και όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2026, υποβάλλει νομοθετική πρόταση***, προκειμένου να ***κλείσει το εν λόγω χάσμα με την προσαρμογή*** των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του κατασκευαστή***, χρησιμοποιώντας δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες, τα οποία συλλέγονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/392 της Επιτροπής***.
	Επιπλέον, η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως τη χρήση των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης (OVC-HEV). Χρησιμοποιώντας τα εν λόγω δεδομένα, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την προσαρμογή των συντελεστών χρηστικότητας που χρησιμοποιούνται για τα οχήματα OVC-HEV, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τους είναι αντιπροσωπευτικές της οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες από το 2025 και μετά.

([1α]) ***[1α] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/392 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 2021, για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO_2 από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1014/2010, (ΕΕ) αριθ. 293/2012, (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής (ΕΕ L 77 της 5.3.2021, σ. 8).».***

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 6 ε (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 12 — παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6ε) Στο άρθρο 12, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:
	«4α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού θεσπίζοντας μεθοδολογία για τη μέτρηση και τη σύγκριση της απόδοσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με βάση την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που χρειάζονται για να διανύσουν 100 χιλιόμετρα. Η εν λόγω μεθοδολογία εξετάζει ιδίως τις επιπτώσεις της ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στην ποσότητα των πόρων που απαιτούνται από τις μπαταρίες αποθήκευσης εσωτερικής ενέργειας τέτοιων οχημάτων.
	Η Επιτροπή, όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2024, υποβάλλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για τον καθορισμό ορίων ελάχιστης ενεργειακής απόδοσης για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.».

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 9

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 14α	Άρθρο 14α
Έκθεση προόδου	Έκθεση προόδου
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ***ανά διετία***, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση ***της*** μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ***ετησίως***, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση ***μιας δίκαιης*** μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη ***των στόχων για την ανάπτυξη*** υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τη δυνητική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη ***κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, τον αντίκτυπο στους καταναλωτές,*** την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.»·	Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν:
	α) την ***πρόοδο όσον αφορά την*** ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ***την οικονομική τους προσιτότητα και την ενεργειακή τους απόδοση***·
	β) τις επιπτώσεις στους καταναλωτές, ιδίως σε όσους έχουν χαμηλά και μεσαία εισοδήματα, και τον ρυθμό διάδοσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα εν λόγω τμήματα καταναλωτών, καθώς και τη διαθεσιμότητα και το πεδίο εφαρμογής μέτρων σε επίπεδο Ένωσης, κρατών μελών και σε τοπικό επίπεδο για την υποστήριξη αυτής της διάδοσης·
	γ) την αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων·
	δ) την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη ***επαρκούς ανάπτυξης δημόσιων και ιδιωτικών*** υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού***, συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά, της προόδου στην επίτευξη των στόχων***, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων ***2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*** ***([1α])***·
	ε) την πρόοδο όσον αφορά την αύξηση της ποσότητας ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην Ένωση σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001·
	στ) τη δυνητική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων***, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών καυσίμων,*** στην επίτευξη ***κλιματικής ουδετερότητας στον τομέα των μεταφορών***·
	ζ) τις εκπομπές στη διάρκεια του κύκλου ζωής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά, με χρήση της μεθοδολογίας που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 10·

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	η) την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης, ***λαμβανομένης υπόψη της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας,*** προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών·
	θ) τις επιπτώσεις στην απασχόληση, οι οποίες θα αξιολογηθούν μέσω αναλυτικής χαρτογράφησης της ανάπτυξης των θέσεων εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία και της επίδρασης στις περιφέρειες όπου βρίσκονται οι βιομηχανίες αυτές, καθώς και μέτρα, συμπεριλαμβανομένων χρηματοδοτικών μέτρων, σε ενωσιακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο για τον μετριασμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων στις εν λόγω περιφέρειες, συμπεριλαμβανομένων προγραμμάτων αναβάθμισης δεξιοτήτων και επανειδίκευσης·
	ια) τη δυνητική συμβολή πρόσθετων εθνικών και ενωσιακών μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της μέσης ηλικίας και, ως εκ τούτου, των εκπομπών του στόλου ελαφρών οχημάτων, όπως μέτρων για τη στήριξη της σταδιακής κατάργησης των παλαιότερων οχημάτων με κοινωνικά δίκαιο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο·
	([1α]) Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 9

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14α — εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Σύμφωνα με τη σύσταση (ΕΕ) …/… του Συμβουλίου [σύσταση του Συμβουλίου για τη διασφάλιση της δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα], τα κράτη μέλη καλούνται να καταρτίσουν σχέδια δίκαιης εδαφικής μετάβασης για την αυτοκινητοβιομηχανία τους, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, προκειμένου να κατευθύνουν τη διαρθρωτική αλλαγή με κοινωνικά αποδεκτό τρόπο και να αποφύγουν κοινωνικές διαταραχές.

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 9 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	9α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
	«Άρθρο 14αα
	Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της ζήτησης επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης
	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2023, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αύξηση του ποσοστού των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στους στόλους δημόσιων και εταιρικών ελαφρών οχημάτων προκειμένου να φθάσει το 100 % έως το 2030. Οι προτάσεις θα περιλαμβάνουν δεσμευτικές εντολές μηδενικών εκπομπών για εταιρικούς και δημόσιους ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης στόλου, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις περιφερειακές ανισότητες.».

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 9 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	9α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
	«Άρθρο 14β
	Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) …/… [αναδιατυπωμένη οδηγία για την ενεργειακή απόδοση], τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση στις αποφάσεις πολιτικής, σχεδιασμού και επενδύσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση από την παραγωγή έως την κατανάλωση, των διαφορετικών τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.».

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 9 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	9β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
	«Άρθρο 14αβ
	Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της μετάβασης σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης
	Έως … [6 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17 με σκοπό να εναρμονίσει τους κανόνες για την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης που υφίστανται μετατροπή σε ηλεκτρική κίνηση με συσσωρευτή ή με κυψέλη καυσίμου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έγκριση σε σειρές. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τη θέσπιση ενός κανόνα για τον υπολογισμό των εκπομπών ισοδύναμου CO_2 των οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης που υφίστανται μετατροπή σε ηλεκτρική κίνηση με συσσωρευτή ή με κυψέλη καυσίμου, στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.».

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 10 — στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Η Επιτροπή το ***2028*** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται ***ανά διετία*** και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.	1. Η Επιτροπή ***το 2027*** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται ***ετησίως*** και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.
Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.	Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 10 — στοιχείο α α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αα) Στο άρθρο 15, παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:
	«1α. Κατά την επανεξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με τις εκπομπές CO_2 στη διάρκεια του κύκλου ζωής των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, με βάση τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 10. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού, με στόχο την καταπολέμηση αυτών των εκπομπών.»·

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — σημείο 10 — στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 — παράγραφος 6

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	βα) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
6. Η Επιτροπή έως ***τις 31 Δεκεμβρίου 2020*** επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO_2 ***και*** τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO_2 για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα. ***Αν είναι σκόπιμο, η επανεξέταση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.***	«6. Η Επιτροπή έως ***… [6 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]*** επανεξετάζει την οδηγία 1999/94/ΕΚ λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να παρέχονται στους καταναλωτές ακριβή, αξιόπιστα και συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου ***σε πραγματικές συνθήκες***, τις εκπομπές CO_2, τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ***και την ενεργειακή απόδοση*** των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά, ενώ επίσης αξιολογεί τις επιλογές για την καθιέρωση ετικέτας για την εξοικονόμηση καυσίμου και εκπομπών CO_2 για καινούργια ελαφρά εμπορικά οχήματα.».

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 1 — σημείο 1 — στοιχείο στ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα I — μέρος A — σημείο 6.3.1 — εδάφια 1 έως 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς· ***συντελεστής ZLEV***	Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς
όπου:	όπου:
στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO_2 που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·	στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς CO_2 που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·
συντελεστής ZLEV είναι (1 + y – x), εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·	
όπου:	
y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός των καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος:	
$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$$	
Για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν σε κράτη μέλη με μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο τους κάτω του 60 % του ενωσιακού μέσου όρου το έτος 2017 και με λιγότερα από 1 000 καινούργια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών να έχουν ταξινομηθεί το έτος 2017 (*), το $ZLEV_{specific}$ υπολογίζεται μέχρι και το 2029 σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	
$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$	
'Οταν το μερίδιο οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που ταξινομήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους μεταξύ του 2025 και του 2028 υπερβαίνει το 5 %, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι επιλέξιμο για την εφαρμογή του πολλαπλασιαστή 1,85 κατά τα επόμενα έτη·	

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
x είναι 15 % κατά τα έτη 2025 έως 2029	

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

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 1 — σημείο 2 — στοιχείο δ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα I — μέρος Β — σημείο 6.2.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το εξής:	δ) το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το εξής:
«6.2.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο 2030 έως 2034	«6.2.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο 2030 έως 2034
Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2030} + α· (TM-TM_0)	Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2030} + α· (TM-TM_0)
όπου:	όπου:
στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2030} είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο ***6.1.3***·	στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2030} είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο ***6.1.2***·
α είναι $\boldsymbol{a_{2030,L}}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM_0 και $\boldsymbol{a_{2030,H}}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM_0·	α είναι $\boldsymbol{a_{2030}}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM_0 και $\boldsymbol{a_{2021}}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM_0·
όπου:	όπου:
$\boldsymbol{a_{2030,L}}$ ***είναι*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$	$\boldsymbol{a_{2030,L}}$ ***είναι*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2030}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$
$\boldsymbol{a_{2035,H}}$ ***είναι*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2030}}{\text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}}$	$\boldsymbol{a_{2021}}$ ***είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1***
μέσες εκπομπές$_{2021}$ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1	μέσες εκπομπές$_{2021}$ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1
ΤΜ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1	ΤΜ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1
TM_0 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1»	TM_0 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1»

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 1 — σημείο 2 — στοιχείο ε

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα I — μέρος B — σημείο 6.2.3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.2.3:	ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.2.3:
«6.2.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο από το 2035 και μετά	«6.2.3 Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για την περίοδο από το 2035 και μετά
Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2035} + α· (TM-TM_0)	Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2035} + α· (TM-TM_0)
όπου:	όπου:
στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2035} είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·	στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της EE_{2035} είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.3·
α είναι $\boldsymbol{a_{2035,L}}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM0 και $\boldsymbol{a_{2035,H}}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM_0·	α είναι $\boldsymbol{a_{2035}}$ όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι ίση ή μικρότερη από TM_0 και $\boldsymbol{a_{2021}}$, όπου η μέση μάζα δοκιμής των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή είναι υψηλότερη απ' ό,τι η TM_0·
όπου:	όπου:
$\boldsymbol{a_{2035,L}}$ **είναι** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2035}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$	$\boldsymbol{a_{2035}}$ **είναι** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2035}}{\text{Μέσες εκπομπές}_{2021}}$
$\boldsymbol{a_{2035,H}}$ **είναι** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2035}}{\text{Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της } EE_{2025}}$	$\boldsymbol{a_{2021}}$ ***είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1***
μέσες εκπομπές$_{2021}$ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1	μέσες εκπομπές$_{2021}$ είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1
TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1	TM είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1
TM_0 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1»	TM_0 είναι όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1»

Τετάρτη 8 Ιουνίου 2022

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 1 — σημείο 2 — στοιχείο ε α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα I — μέρος B — σημείο 6.3.1

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	εα) στο σημείο 6.3.1, τα εδάφια 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – ($ø_{targets}$ – Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της $ΕΕ_{2025}$))· ***συντελεστής ZLEV***	«Ο στόχος ειδικών εκπομπών = (στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς – ($ø_{targets}$ – Στόχος για όλο τον στόλο οχημάτων της $ΕΕ_{2025}$))
όπου:	όπου:
στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·	στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς είναι ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς για τον κατασκευαστή, υπολογιζόμενος σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·
$ø_{targets}$ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·	$ø_{targets}$ είναι ο μέσος όρος, σταθμισμένος επί του αριθμού των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για κάθε επιμέρους κατασκευαστή, όλων των στόχων ειδικών εκπομπών αναφοράς που καθορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 6.2.1·»
συντελεστής ZLEV είναι (1 + y – x), εκτός εάν το άθροισμα αυτό είναι μεγαλύτερο από 1,05 ή μικρότερο από 1,0 οπότε, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ZLEV καθορίζεται σε 1,05 ή 1,0 ανάλογα με την περίπτωση·	
όπου:	
y είναι το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του στόλου του κατασκευαστή των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων υπολογιζόμενων ως ο συνολικός αριθμός καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όταν κάθε ένα από αυτά υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, διαιρούμενο με τον συνολικό αριθμό των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος: [ΕΞΙΣΩΣΗ]	
x είναι 15 %.	