



Έγγραφο συνόδου

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγητής: Bas Eickhout

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που απαλείφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ	69
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	70
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ...	72
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	112
FINAL VOTE BY ROLL CALL IN COMMITTEE RESPONSIBLE	181

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0088),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0025/2023),
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από την Ιταλική Βουλή και την Ιταλική Γερουσία στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με τις οποίες υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 12ης Ιουλίου 2023¹,
 - αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη τα άρθρα 59 και 40 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A9-0313/2023),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. εγκρίνει την κοινή δήλωση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που επισυνάπτεται στο παρόν ψήφισμα·
 3. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

4. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», η οποία εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019¹⁰. 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.

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050, και ορίζει μια νέα

Τροπολογία

(1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», η οποία εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019¹⁰. 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 **και της επίθεσης της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας.**

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

Τροπολογία

(2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση 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 τη 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. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020.

αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη 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 **και ευπαθείς** ομάδες, όπως **τα νοικοκυριά και οι άνθρωποι χαμηλού εισοδήματος**, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

Τροπολογία

(3) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συνεισφορά που υποβλήθηκε στη γραμματεία της UNFCCC στις 17 Δεκεμβρίου 2020. **Το Συμβούλιο δήλωσε στα συμπεράσματά του της 24ης Οκτωβρίου 2022^{1α} ότι είναι έτοιμο, το συντομότερο δυνατόν μετά τα συμπεράσματα των διαπραγματεύσεων σχετικά με τα ουσιώδη στοιχεία της**

δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %, να επικαιροποιήσει, όπου αρμόζει, την εθνικά καθορισμένη συνεισφορά της Ένωσης και των κρατών μελών της, σύμφωνα με την παράγραφο 29 του συμφώνου της Γλασκόβης για το κλίμα.

1^α Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2022, με τίτλο «Προετοιμασία της 27ης διάσκεψης των μερών (COP27) της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC)».

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

Τροπολογία

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας *εντός της Ένωσης το αργότερο* έως το 2050 *και τον στόχο της επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια*. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. *Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή πρέπει να προτείνει ενδιάμεσο κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2040, όπου αρμόζει, το αργότερο εντός έξι μηνών από τον πρώτο παγκόσμιο απολογισμό που θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, και να δημοσιεύει ταυτόχρονα τον προβλεπόμενο ενδεικτικό προϋπολογισμό της Ένωσης για τα αέρια του θερμοκηπίου για την*

περίοδο 2030-2050, ο οποίος ορίζεται ως ο ενδεικτικός συνολικός όγκος των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που αναμένεται να εκπεμφθούν κατά την εν λόγω περίοδο χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο οι δεσμεύσεις της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, καθώς και τη μεθοδολογία στην οποία βασίζεται ο εν λόγω ενδεικτικός προϋπολογισμός. Στις 15 Ιουνίου 2023, η Ευρωπαϊκή Επιστημονική Συμβουλευτική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή δημοσίευσε τις επιστημονικές συμβουλές της για τον καθορισμό κλιματικού στόχου για το 2040 σε επίπεδο ΕΕ και προϋπολογισμού για τα αέρια του θερμοκηπίου για την περίοδο 2030-2050.^{11α}

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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).

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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).

^{11α} Ευρωπαϊκή Επιστημονική Συμβουλευτική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή, 2023. Επιστημονικές συμβουλές για τον καθορισμό κλιματικού στόχου για το 2040 σε επίπεδο ΕΕ και του προϋπολογισμού για τα αέρια του θερμοκηπίου για την περίοδο 2030-2050.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να

Τροπολογία

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να

συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.

συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών. **Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ευθύνονται σήμερα για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές στην Ένωση και για πάνω από το 6 % των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης, περισσότερες δε από εκείνες που προέρχονται από τις αεροπορικές ή θαλάσσιες μεταφορές. Η στρατηγική της ΕΕ για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών κατά 90 % έως το 2050, συμπεριλαμβανομένων τομέων όπου είναι δύσκολο να μειωθούν, όπως οι αεροπορικές και οι θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό απαιτεί πρόσθετους στόχους μείωσης για τομείς κατάλληλους για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπως οι οδικές μεταφορές πριν από το 2050. Η εν λόγω μετάβαση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις βιομηχανικές και κοινωνικές προκλήσεις της εν λόγω διαδικασίας, ώστε να διασφαλίζονται η απασχόληση και η προσβάσιμη κινητικότητα για όλους.**

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι

Τροπολογία

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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.

οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. *Εάν 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.*

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η ενίσχυση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και η ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο στη μείωση των εκπομπών ολόκληρου του στόλου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας σε όλη την οικονομία το αργότερο έως το 2050, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119, παράλληλα με άλλες πρωτοβουλίες που θα απαιτηθούν για να επιταχυνθεί η στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και για να αυξηθούν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Αναμένεται ότι οι *ενισχυμένες* απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα

(9) Αναμένεται ότι οι *αναθεωρημένες* απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα

παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία συνεχίζεται.

παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας **και θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας, καθώς η αυτοκινητοβιομηχανία παραμένει ένας από τους πυλώνες της οικονομίας της Ένωσης.** Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία συνεχίζεται.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν σημαντικές πιθανότητες απαλλαγής ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται, λαμβανομένου παράλληλα υπόψη του γεγονότος ότι δεν υπάρχει τεχνολογία χωρίς περιβαλλοντικό αντίκτυπο.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, **καθώς και** για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, **να δοθεί το απαραίτητο μήνυμα για την επιτάχυνση της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση, να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής βιομηχανίας σε μια παγκόσμια αγορά και να μειωθεί το κόστος λειτουργίας για τις εταιρείες μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η Ένωση εκπληρώνει τους στόχους της σχετικά με το κλίμα και την ατμοσφαιρική ρύπανση.**

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

(10α) Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), το 97 % του αστικού πληθυσμού στην Ένωση το 2021 εκτέθηκε σε υψηλότερες συγκεντρώσεις λεπτών αιωρούμενων σωματιδίων από το επίπεδο που ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας^{1α}. Το 2020, 275 000 πρόωροι θάνατοι στην Ευρώπη μπορούσαν να αποδοθούν στην έκθεση σε υψηλές συγκεντρώσεις αιωρούμενων σωματιδίων και 64 000 πρόωροι θάνατοι στην έκθεση σε υψηλές

συγκεντρώσεις NO₂^{1β}. Με την επιτάχυνση της ανάπτυξης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα συμβάλουν επίσης στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές.

^{1α} Η κατάσταση της ποιότητας του αέρα στην Ευρώπη το 2023, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (2023).

^{1β} Επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία στην Ευρώπη, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (2023).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την

Τροπολογία

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την

επανεδίδευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεδίδευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών. **Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η μετάβαση αυτή στις ΜΜΕ κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας.**

¹⁴ 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.

¹⁴ 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.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η ταχεία ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού απαιτεί τη διαθεσιμότητα καταρτισμένων φορέων εγκατάστασης. Οι επενδύσεις στην επανεκπαίδευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων θα αποτελέσουν ακρογωνιαίο λίθο στην επίτευξη των στόχων του

παρόντος κανονισμού και θα διασφαλίσουν δίκαιη μετάβαση στον τομέα της παραγωγής φορτηγών.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶.

Τροπολογία

(12) *Τα επαγγελματικά οχήματα αποτελούν βασικά εργαλεία για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των προσώπων. Παράγοντες όπως το κόστος των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η διαθεσιμότητα των υποδομών φόρτισης, η ανάγκη διατήρησης και επιτάχυνσης της καινοτομίας, καθώς και ο αντίκτυπος των μέτρων τιμολόγησης του άνθρακα είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη πιο φιλόδοξων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂. Ο κανονισμός (ΕΕ).../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) ορίζει ελάχιστη κάλυψη προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη ανακοινώσει ότι θα υπερβούν αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις, και αρκετοί Ευρωπαίοι κατασκευαστές φορτηγών έχουν δημιουργήσει κοινοπραξίες για την εγκατάσταση και λειτουργία δημόσιων δικτύων φόρτισης στην Ευρώπη. Τα ενισχυμένα πρότυπα εκπομπών CO₂ θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για πρόσθετες επενδύσεις από τους διαχειριστές υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Θα πρέπει, εν προκειμένω, να παρέχεται επαρκής στήριξη στα κράτη μέλη, ιδίως από ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα, και θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνονται να περιλαμβάνουν στα οικεία αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής μέτρα στήριξης της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης*

και ανεφοδιασμού σε αποθήκες και κέντρα εφοδιαστικής. Είναι επίσης σημαντικό να εγκατασταθούν υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και σε ιδιωτικούς χώρους, όπως σε ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν πρόσθετα μέτρα για να μειωθεί η διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης για τις υποδομές επαναφόρτισης. Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες θα συμβάλουν στην αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση¹⁶.

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Εντός 6 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να συγκαλέσει φόρουμ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών, το οποίο θα συγκεντρώνει τους δημόσιους φορείς εκμετάλλευσης σταθμών φόρτισης, τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, τους μεταφορείς μεγάλων αποστάσεων, τους φορείς αστικής εφοδιαστικής, τους φορείς δημόσιων μεταφορών, την κοινωνία των πολιτών, τις δεξαμενές σκέψης, τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές, προκειμένου να συνεργαστούν για την αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική ανάπτυξη υποδομών

επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ενόψει των αυξημένων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι εργασίες του εν λόγω φόρουμ θα πρέπει ιδίως να τροφοδοτήσουν την προετοιμασία της πρώτης επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι στόχοι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό ευθυγραμμίζονται με τη φιλοδοξία του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Η πρόσβαση στην κατάρτιση και την επανειδίκευση σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να υποστεί θεμελιώδεις αλλαγές, είναι κρίσιμης σημασίας για μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση. Ο κλάδος των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων πρέπει να διασφαλίσει ότι οι εργαζόμενοι έχουν πρόσβαση σε ευκαιρίες επανειδίκευσης και ενθαρρύνονται να τις αξιοποιήσουν χωρίς κόστος για τους ίδιους. Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη και αποτελεσματική μετάβαση, είναι κρίσιμης σημασίας η χαρτογράφηση και ανάλυση των αλλαγών που έχουν προβλεφθεί για την αγορά εργασίας του κλάδου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, *δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή.* Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει χρήσεις όπως *βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά* για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. *Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.*

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, *θα πρέπει να δοθεί περιθώριο βραχυπρόθεσμα* για να ληφθούν υπόψη *συγκεκριμένες εξειδικευμένες χρήσεις.* Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει χρήσεις όπως οχήματα για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. *Η ρήτρα επανεξέτασης θα πρέπει να αξιολογεί τη δυνατότητα εφαρμογής στόχων για το CO₂ και για εξειδικευμένες χρήσεις και για μη πιστοποιημένα οχήματα.*

(15α) Προκειμένου να αξιολογηθούν οι εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή δήλωση δεδομένων σχετικά με τις

εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων σύναψης συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, την ανθεκτικότητα του εφοδιασμού, λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τη συμμετοχή προσφερόντων και αγαθών από τρίτες χώρες στην αγορά δημόσιων συμβάσεων της ΕΕ» [C(2019) 5494 final].

Τροπολογία

(16) ***Προκειμένου να εξασφαλιστούν βιώσιμες και ανθεκτικές εφοδιαστικές αλυσίδες και να μειωθούν οι τρέχουσες στρατηγικές εξαρτήσεις από τις εισαγωγές ορισμένων τεχνολογιών και προϊόντων που απαιτούνται για την επιτάχυνση της κυκλοφορίας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως των αστικών λεωφορείων, και να αποτραπεί η δημιουργία νέων εξαρτήσεων, οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων σύναψης συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα του εφοδιασμού, λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τη συμμετοχή προσφερόντων και αγαθών από τρίτες χώρες στην αγορά δημόσιων συμβάσεων της ΕΕ» [C(2019) 5494 final]. Η στάθμιση των κριτηρίων σχετικά με τη συμβολή της προσφοράς στη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα όσον αφορά τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων δεν θίγει τη δυνατότητα των αναθετουσών αρχών και των αναθετόντων φορέων να καθορίζουν υψηλότερο όριο για τα κριτήρια που αφορούν την περιβαλλοντική βιωσιμότητα ή την καινοτομία, σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 3 και την αιτιολογική σκέψη 64 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού***

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, 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 (στο εξής: ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμεινε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων **για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί** από το 2030.

Τροπολογία

(17) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, 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 (στο εξής: ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμεινε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. **Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των υψηλών επιπέδων τεχνολογικής ετοιμότητας (TRL) των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, δεν υπάρχει επιτακτικός λόγος να συνεχιστεί η παροχή πρόσθετων κινήτρων σε οχήματα χαμηλών εκπομπών.** Ως εκ τούτου, ο εν λόγω μηχανισμός παροχής κινήτρων **θα πρέπει να παύσει να εφαρμόζεται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών από το 2025, να ευθυγραμμιστεί με τις τρέχουσες εξελίξεις της αγοράς και να καταργηθεί πλήρως** από το 2030.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 4

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους **και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.**

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες **και τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριμματοφόρα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

(25α) Οι εκπομπές CO₂ από επαγγελματικά οχήματα, όπως απορριμματοφόρα, ανατρεπόμενα φορτηγά ή μπετονιέρες, πιστοποιούνται ήδη στο πλαίσιο του εργαλείου «VECTO», παρακολουθούνται και δηλώνονται από τους κατασκευαστές οχημάτων και τα κράτη μέλη, και αρκετά επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών διατίθενται ήδη στην ευρωπαϊκή αγορά. Οι εκπομπές CO₂ από τα επαγγελματικά οχήματα αντιστοιχούν περίπου στο 5 % των εκπομπών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και περίπου το 10 % των πωλήσεων. Καθώς χρησιμοποιούνται ως επί το πλείστον σε πόλεις, τα επαγγελματικά οχήματα επηρεάζουν σημαντικά και την ποιότητα του αέρα σε αστικές περιοχές. Τα περισσότερα από αυτά τα οχήματα διανύουν λίγα χιλιόμετρα και προβλεπόμενες διαδρομές ενώ στη διάρκεια της νύχτας βρίσκονται σταθμευμένα σε αμαξοστάσια, γεγονός που διευκολύνει τους φορείς εκμετάλλευσης που θα αποφασίσουν να χρησιμοποιούν οχήματα μηδενικών εκπομπών. Επομένως, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να ισχύουν και για τα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 β (νέα)

(25β) Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας του τομέα οχημάτων και της ανάγκης να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στις πόλεις, τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους θα πρέπει επίσης να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον

παρόντα κανονισμό. Δεδομένου ότι για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων, οι εκπομπές CO₂ δεν μπορούν ακόμη να προσδιοριστούν για τεχνικούς λόγους βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, οι εκπομπές τους CO₂ όπως προσδιορίζονται στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 715/2007, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών. Μολονότι οι εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων δεν εμπίπτουν στις υποχρεώσεις παρακολούθησης και δήλωσης των κατασκευαστών οχημάτων, οι νέες ταξινομήσεις τους αναφέρονται από τα κράτη μέλη. Για τον προσδιορισμό του συντελεστή διανυθέντων χιλιομέτρων και ωφέλιμου φορτίου των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να ανήκουν στις επιμέρους ομάδες που ορίζονται στο παράρτημα I.1.4 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25γ) Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη και να καταστεί δυνατή η ευρεία χρήση ρυμουλκούμενων εξοπλισμένων με τεχνολογία μείωσης των εκπομπών CO₂, είναι επιτακτική ανάγκη να επικαιροποιηθεί και να επεκταθεί ταχέως το πλαίσιο έγκρισης για τις εν λόγω τεχνολογίες, ιδίως για τα ηλεκτροκίνητα ρυμουλκούμενα, με την προσαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα

οχήματα αυτά.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας του υποτομέα και της ανάγκης βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, θα πρέπει να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία

(26) **Το 2021, τα λεωφορεία μηδενικών εκπομπών αντιπροσώπευαν το 23 % του συνόλου των πωλήσεων στην Ένωση για την εν λόγω κατηγορία, ενώ ορισμένα κράτη μέλη έφθασαν ήδη κοντά στο 100 %, συμπεριλαμβανομένων των Κάτω Χωρών και της Βουλγαρίας.** Λόγω της τεχνικής ετοιμότητας του υποτομέα και της ανάγκης βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, θα πρέπει να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο νέων αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) **Το υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αντανακλά την ανάγκη της κοινωνίας για οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές, μεταξύ άλλων και στις αγροτικές περιοχές.** Η αυξημένη προσφορά αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών που προκύπτει από το εν λόγω υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο κόστος αγοράς, όσον αφορά τόσο την αρχική τιμή αγοράς όσο και το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, ώστε να αντανακλά την εξοικονόμηση ορυκτών καυσίμων που προκύπτει από τη λειτουργία τους. Η

Τροπολογία

(27) Η αυξημένη προσφορά αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών που προκύπτει από το εν λόγω υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο κόστος αγοράς, όσον αφορά τόσο την αρχική τιμή αγοράς όσο και το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, ώστε να αντανακλά την εξοικονόμηση ορυκτών καυσίμων που προκύπτει από τη λειτουργία τους. Η διαδικασία από κοινού προμήθειας αστικών λεωφορείων με βάση την πλατφόρμα καθαρών λεωφορείων μπορεί οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση του κόστους αγοράς των εν λόγω λεωφορείων,

διαδικασία από κοινού προμήθειας αστικών λεωφορείων με βάση την πλατφόρμα καθαρών λεωφορείων μπορεί οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση του κόστους αγοράς των εν λόγω λεωφορείων, ενώ το προτεινόμενο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη για τη στήριξη των ευάλωτων πολιτών με μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια ή συνδρομές δημόσιων συγκοινωνιών. Τέλος, τα περιφερειακά και μεγάλων αποστάσεων λεωφορεία και πούλμαν, μεταξύ άλλων για μεταφορές σε αγροτικές περιοχές, εξακολουθούν να υπόκεινται στους στόχους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Με την παροχή στήριξης από το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ειδικές ανάγκες των αγροτικών περιοχών και να αποτραπεί η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών²¹ μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές.

²¹ Σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται στον κανονισμό για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, άρθρο 2 σημείο 2α.

ενώ το προτεινόμενο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη για τη στήριξη των ευάλωτων πολιτών με μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια ή συνδρομές δημόσιων συγκοινωνιών. Τέλος, τα περιφερειακά και μεγάλων αποστάσεων λεωφορεία και πούλμαν, μεταξύ άλλων για μεταφορές σε αγροτικές περιοχές, εξακολουθούν να υπόκεινται στους στόχους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Με την παροχή στήριξης από το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ειδικές ανάγκες των αγροτικών περιοχών και να αποτραπεί η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών²¹ μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές δημόσιες μεταφορές. ***Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάσει το ενδεχόμενο τροποποίησης της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα^{21α}, ώστε να ευθυγραμμιστεί με τη φιλοδοξία του παρόντος κανονισμού.***

²¹ Σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται στον κανονισμό για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, άρθρο 2 σημείο 2α.

21α 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).

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27α) Οι αστικές περιοχές στις οποίες

έχουν ήδη διατεθεί ή δαπανηθεί σημαντικές επενδύσεις για τη μετατροπή των υποδομών ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση βιομεθανίου σε αστικά λεωφορεία για μεγάλο χρονικό διάστημα ενδέχεται να είναι σε θέση να υποβάλουν αίτηση στην Επιτροπή για προσωρινή παρέκκλιση από τον στόχο για τα αστικά λεωφορεία. Τέτοιες εξαιρέσεις θα πρέπει να παύσουν να ισχύουν έως το 2035.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27β) Τα λεωφορεία χαμηλού σημείου εισόδου που ταξινομούνται μόνο στην κατηγορία II είναι σχεδιασμένα για υπεραστική λειτουργία και μπορούν να προσδιορίζονται με σαφήνεια. Λαμβανομένου υπόψη του προφίλ της υπεραστικής χρήσης τους δεν θα πρέπει να υπόκεινται στους στόχους μηδενικών εκπομπών που ισχύουν για τα αστικά λεωφορεία. Αντίθετα, τα οχήματα χαμηλής εισόδου της κατηγορίας II θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως υπερυψωμένα υπεραστικά οχήματα και πούλμαν.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(28) Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, διότι δεν θεωρείται πλέον αναγκαίος μετά το εν λόγω χρονικό διάστημα ως

(28) Ο συντελεστής **μηδενικών εκπομπών** θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029, διότι δεν θεωρείται πλέον αναγκαίος μετά το εν λόγω χρονικό διάστημα ως κίνητρο για την

κίνητρο για την προώθηση της εισόδου οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.

προώθηση της εισόδου οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.

Τροπολογία

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων, **καθώς και η μεταφορά υφιστάμενων οχημάτων που έχουν μετατραπεί σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η μετασκευή υφιστάμενων οχημάτων συνιστά σημαντική ευκαιρία για την επιτάχυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος και τη χρήση των πόρων.**

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Το υφιστάμενο σύστημα πολυετών πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών θα πρέπει να παραταθεί έως το 2039, δεδομένου ότι οι στόχοι μείωσης εξακολουθούν να ενισχύονται μετά το 2030 έως το 2040 και απαιτούν μελλοντοστρεφείς τεχνικές εξελίξεις από την πλευρά των κατασκευαστών κατά την εν λόγω περίοδο.

Τροπολογία

(32) Το υφιστάμενο σύστημα πολυετών πιστωτικών και χρεωστικών μορίων εκπομπών θα πρέπει να παραταθεί έως το 2039, δεδομένου ότι οι στόχοι μείωσης εξακολουθούν να ενισχύονται μετά το 2030 έως το 2040 και απαιτούν μελλοντοστρεφείς τεχνικές εξελίξεις από την πλευρά των κατασκευαστών κατά την εν λόγω περίοδο. **Ωστόσο, οι κατασκευαστές θα πρέπει να εκκαθαρίζουν όλα τα εναπομένοντα χρεωστικά μόρια εκπομπών κατά τα έτη**

2029, 2034 και 2039, ενώ τα πιστωτικά μόρια εκπομπών που δεν θα χρησιμοποιηθούν εντός πέντε ετών από την απόκτησή τους θα πρέπει να λήξουν αυτόματα προκειμένου να αποφευχθεί η στασιμότητα των φιλοδοξιών.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 38 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(38α) Η υιοθέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών από την αγορά εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού, πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση της οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, και άλλα ρυθμιστικά μέτρα για την παροχή κινήτρων για την επικαιροποίηση των εν λόγω οχημάτων. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να αξιολογηθούν προσεκτικά στο πλαίσιο της επανεξέτασης. Για να προωθηθεί η χρήση πιο αποδοτικών οχημάτων, η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει επίσης, στο πλαίσιο της επανεξέτασης, τις επιπτώσεις του καθορισμού ελάχιστων ορίων ενεργειακής απόδοσης για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 Άρθρο 1 – παράγραφος 1

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **τη μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου**, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **την κλιματική ουδετερότητα και των ενδιάμεσων στόχων της ΕΕ για το κλίμα**, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119^{23a}, των στόχων των κρατών μελών όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

23a Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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).

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Ισχύον κείμενο

(8) «ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος Ι, τα οποία χαρακτηρίζονται από ένα κοινό και διακριτικό σύνολο τεχνικών κριτηρίων σχετικά με τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων αυτών·

Τροπολογία

(γα) το σημείο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"(8) «επιμέρους ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος Ι, τα οποία χαρακτηρίζονται από ένα κοινό και διακριτικό σύνολο τεχνικών κριτηρίων σχετικά με τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων αυτών, λαμβανομένης υπόψη της απόδοσης σε κατασκευαστή μικρών και μεσαίων φορτηγών με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,4 τόνους, όπως ορίζεται στον πίνακα 1.1.1α του παραρτήματος Ι»

(32019R1242)

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ε

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) το σημείο 10 *απαλείφεται*·

Τροπολογία

ε) το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

'(10) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο οργανισμός στον οποίο έχουν αποδοθεί τα οχήματα που ταξινομήθηκαν εντός συγκεκριμένης περιόδου σύμφωνα με το άρθρο 7α·

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα με **εκπομπές CO₂**, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, που **δεν υπερβαίνουν τα 5 g/(t·km) ή 5 g/(p·km)**.

Τροπολογία

α) **έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034**, βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα **χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 3 gCO₂/(t.km) ή 1 gCO₂/(p.km)** όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400· **από την 1η Ιανουαρίου 2035, βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 gCO₂/(t.km) ή 1gCO₂/(p.km)**, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/400·

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ζ
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα που **πληροί τις προϋποθέσεις του παραρτήματος I σημείο 1.1.4 του παρόντος κανονισμού**, εάν δεν έχουν προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400·

Τροπολογία

β) **έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034**, βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα **χωρίς κινητήρα καύσης ή με κινητήρα καύσης που δεν εκπέμπει περισσότερο από 3g CO₂/kWh ή 3g CO₂/km** όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 ή (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αντιστοίχως, εάν δεν έχουν προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400· **από την 1η Ιανουαρίου 2035, βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα χωρίς κινητήρα καύσης ή με κινητήρα καύσης που δεν εκπέμπει περισσότερο από CO₂/kWh ή 1gCO₂/km**, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ.

*595/2009 ή (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου, εάν δεν έχουν προσδιοριστεί
εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον
κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400.*

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ζ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*(βα) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029,
βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα
οχήματα κατηγορίας N2 με μέγιστη μάζα
μικρότερη από 7,4 τόνους χωρίς
κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή με
κινητήρα εσωτερικής καύσης που
εκπέμπει λιγότερο από 3 gCO₂/(t.km),
όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον
κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, εάν δεν έχουν
προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με
τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400· από την
1η Ιανουαρίου 2030, βαρέα
επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα
κατηγορίας N2 με μέγιστη μάζα
μικρότερη από 7,4 τόνους χωρίς
κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή με
κινητήρα εσωτερικής καύσης που
εκπέμπει λιγότερο από 1 gCO₂/(t.km),
όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον
κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, εάν δεν έχουν
προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με
τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400.*

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

(23α) «εξαιρετικά βαρύ φορτηγό συνδυασμού» ή «φορτηγό EHC»: όχημα κατηγορίας N3 που είναι κατάλληλο για χρήση σε συνδυασμό οχημάτων και πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια σχεδιασμού και κατασκευής:

- α) είναι εξοπλισμένο με πείρο·**
- β) έχει τρεις ή περισσότερους άξονες·**
- γ) διαθέτει ονομαστική ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 400 kW·**
- δ) έχει σχεδιαστεί με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού άνω των 60 τόνων·**

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

1. Οι μέσες εκπομπές CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων, εκτός των οχημάτων ειδικού σκοπού, παντός εδάφους και παντός εδάφους ειδικού σκοπού, **και επαγγελματικών οχημάτων** μειώνονται, σε σύγκριση με τις μέσες εκπομπές CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2019, κατά τα ακόλουθα ποσοστά:

1. Οι μέσες εκπομπές CO₂ του ενωσιακού στόλου νέων βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων, εκτός των οχημάτων ειδικού σκοπού, παντός εδάφους και παντός εδάφους ειδικού σκοπού μειώνονται, σε σύγκριση με τις μέσες εκπομπές CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2019, κατά τα ακόλουθα ποσοστά:

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά 65 %.

Τροπολογία

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά 70 %.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Στην επίτευξη των εν λόγω στόχων εκπομπών CO₂, οι επιμέρους ομάδες οχημάτων πρέπει να συμβάλλουν κατά τα οριζόμενα στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I.

Τροπολογία

2. Στην επίτευξη των εν λόγω στόχων εκπομπών CO₂, οι επιμέρους ομάδες οχημάτων πρέπει να συμβάλλουν κατά τα οριζόμενα στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I, **λαμβάνομένης υπόψη της απόδοσης των μη πιστοποιημένων οχημάτων όπως ορίζεται στον πίνακα 1.1.1α του παραρτήματος I.**

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 α – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3α

3α. Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν ανήκουν σε μία από τις επιμέρους ομάδες του σημείου 1.1 του παραρτήματος I λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις διατάξεις των στόχων μείωσης που ορίζονται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με το σημείο 1.1.1α του παραρτήματος I.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3αα

**Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της
μετάβασης σε οχήματα μηδενικών
εκπομπών στην αγορά της Ένωσης**

*Έως ... [6 μήνες από 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
οχήματα μηδενικών εκπομπών, όπως
ορίζονται δυνάμει του παρόντος
κανονισμού, προκειμένου να καταστεί
δυνατή η έγκριση σε σειρές. Η Επιτροπή
αξιολογεί επίσης τη θέσπιση ενός κανόνα
για τον υπολογισμό των εκπομπών
ισοδύναμου CO₂ των οχημάτων με
κινητήρα εσωτερικής καύσης που
υφίστανται μετατροπή σε οχήματα
μηδενικών εκπομπών, στο πλαίσιο της
εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.*

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3αβ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3αβ

**Πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της
ζήτησης για βαρέα οχήματα μηδενικών
εκπομπών στην αγορά της Ένωσης**

Έως τις 30 Ιουνίου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την αύξηση του ποσοστού των βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που κατέχουν ή μισθώνουν οι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων. Η πρόταση περιλαμβάνει δεσμευτικές εντολές μηδενικών εκπομπών για τους μεγάλους φορείς εκμετάλλευσης στόλων, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις περιφερειακές ανισότητες και το επίπεδο ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3β – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη δύνανται να **αποφασίσουν** να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο **αστικών λεωφορείων** που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **επιβεβαιώνοντας ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και ότι** είναι, **συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί ένα όχημα μηδενικών εκπομπών για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες.**

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη δύνανται να **υποβάλουν στην Επιτροπή αίτημα για** να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο **των οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I και** ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **όταν αυτό δικαιολογείται από σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές ανεφοδιασμού με βιομεθάνιο από τοπικές αρχές που πραγματοποιήθηκαν ή αποφασίστηκαν πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού με σκοπό την επίτευξη του στόχου του κράτους μέλους δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161. Για να είναι επιλέξιμα για μια τέτοια εξαίρεση, τα οχήματα πρέπει να κινούνται με βιομεθάνιο που παράγεται από μια ενάρετη διαδικασία επεξεργασίας αποβλήτων, όπως η επεξεργασία κοπριάς, αστικών αποβλήτων και αστικών λυμάτων, η οποία πρέπει να διασφαλίζεται από πιστοποιητικά**

προέλευσης. Η Επιτροπή χορηγεί την εν λόγω εξαίρεση όταν συμπεραίνει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο και στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο. Τέτοιες εξαιρέσεις παύουν να ισχύουν έως την 1η Ιανουαρίου του 2035.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3β – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τον καθορισμό του μέγιστου μεριδίου οχημάτων που μπορεί να εξαιρέσει ένα κράτος μέλος, **καθώς και της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την εδαφική μορφολογία και τις μετεωρολογικές συνθήκες που δικαιολογούν την** εξαίρεση που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

Τροπολογία

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τον καθορισμό του μέγιστου μεριδίου οχημάτων που μπορεί να εξαιρέσει ένα κράτος μέλος, **και το είδος πληροφοριών που υποβάλλει το κράτος μέλος για να του χορηγηθεί η** εξαίρεση που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3γ – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων

Τροπολογία

Διασφάλιση βιώσιμων και ανθεκτικών εφοδιαστικών αλυσίδων για τα αστικά λεωφορεία μέσω διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες **βασίζονται στην ανάθεση δημόσιων** συμβάσεων για την αγορά ή **τη χρήση** οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β **στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας και τη συμβολή της προσφοράς στην** ασφάλεια του εφοδιασμού, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες, **κατά τη σύναψη** συμβάσεων για την αγορά, **μίσθωση, ενοικίαση ή αγορά με δόσεις** οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β **ή της σχετικής υποδομής φόρτισης, λαμβάνουν υπόψη την ενέργεια και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτών των οχημάτων κατά τη διάρκεια ζωής τους, καθώς και την ασφάλεια του εφοδιασμού που σχετίζεται με αυτά τα οχήματα και τα ανταλλακτικά τους. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνουν κριτήρια για τη βιωσιμότητα και την** ασφάλεια του εφοδιασμού, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3γ – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) **τη** διαθεσιμότητα βασικών ανταλλακτικών για τη λειτουργία του εξοπλισμού που αποτελεί το αντικείμενο της προσφοράς·

Τροπολογία

γ) **την τρέχουσα και εκτιμώμενη μελλοντική** διαθεσιμότητα βασικών ανταλλακτικών για τη λειτουργία του εξοπλισμού που αποτελεί το αντικείμενο της προσφοράς·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. *Η συμβολή της προσφοράς στη βιωσιμότητα αξιολογείται, μεταξύ άλλων, με βάση:*

α) την περιβαλλοντική βιωσιμότητα που υπερβαίνει τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στην ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως όσον αφορά την ανακύκλωση και την προμήθεια συσσωρευτών·

β) την ενεργειακή απόδοση των οχημάτων·

γ) τη δυνατότητα μείωσης της χρήσης φυσικών πόρων και υλικών, για παράδειγμα μέσω της μετασκευής υπαρχόντων οχημάτων σε συστήματα ισχύος μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3γ – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Σύμφωνα με το άρθρο 3β, στη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού εφαρμόζεται συντελεστής στάθμισης από 15 % έως 40 % των κριτηρίων ανάθεσης. ;

3. Σύμφωνα με το άρθρο 3β, στη συμβολή της προσφοράς **στη βιωσιμότητα εφαρμόζεται συντελεστής στάθμισης από 15 % έως 35 % των κριτηρίων ανάθεσης, και στη συμβολή της προσφοράς** στην ασφάλεια του εφοδιασμού εφαρμόζεται **επίσης** συντελεστής στάθμισης από 15 % έως 40 % των κριτηρίων ανάθεσης. **Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 41 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ, του άρθρου 67 παράγραφος 5 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ ή του άρθρου 82 παράγραφος 5 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, προκειμένου να εφαρμόζεται μεγαλύτερος συντελεστής στάθμισης στα**

εν λόγω κριτήρια.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3γ – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Το ποσοστό των προϊόντων ή των προσφορών που προέρχονται από τρίτες χώρες, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεν δύναται να υπερβαίνει το 50 % της αξίας της προσφοράς.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 3δ

Φόρουμ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Έως ... [6 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια κάθε έτος, η Επιτροπή συγκαλεί ένα «Φόρουμ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών», το οποίο θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των δημόσιων φορέων εκμετάλλευσης σταθμών φόρτισης, των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, των μεταφορέων μεγάλων αποστάσεων, των φορέων αστικής εφοδιαστικής, των φορέων δημόσιων μεταφορών, των οργανώσεων

της κοινωνίας των πολιτών και των ανεξάρτητων ομάδων προβληματισμού, των κρατών μελών και των κατασκευαστών, προκειμένου να συνεργαστούν για την αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού δεδομένου ενόψει των αυξημένων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.»

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ όλων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον στόλο του κατασκευαστή.»

Τροπολογία

Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ όλων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών **κατηγορίας N** στον στόλο του κατασκευαστή.»

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025 έως το 2029, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθορίζεται βάσει δείκτη αναφοράς 2 % σύμφωνα με το σημείο 2.3.2 του παραρτήματος I.»

Τροπολογία

3. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025 έως το 2029, ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών **λαμβάνει υπόψη μόνο τον αριθμό και τις εκπομπές CO₂ όλων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N στον στόλο του κατασκευαστή και καθορίζεται βάσει δείκτη αναφοράς 8 %**

σύμφωνα με το σημείο 2.3.2 του παραρτήματος I

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 6α – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) για μεταφορές οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ κατασκευαστών που δεν ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών: ο αριθμός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που μεταφέρονται σε έναν κατασκευαστή δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % του συνόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Τροπολογία

γ) για μεταφορές οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ κατασκευαστών που δεν ανήκουν σε ομάδα συνδεδεμένων κατασκευαστών **ή για μεταφορές υφιστάμενων οχημάτων που έχουν μετατραπεί σε οχήματα μηδενικών εκπομπών**: ο αριθμός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που μεταφέρονται σε έναν κατασκευαστή δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % του συνόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε μια δεδομένη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Ισχύον κείμενο

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως **2029**. Ωστόσο, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών που **θα** **αποκτηθούν** κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως 2024 λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με

Τροπολογία

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

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών αποκτώνται κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως **2039** και λαμβάνονται υπόψη μόνο για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ για οποιοδήποτε από τα πέντε έτη που έπονται του έτους κατά το οποίο

τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και μόνο.

αποκτήθηκαν. Ωστόσο, τα πιστωτικά μόρια εκπομπών που *αποκτήθηκαν* κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2019 έως 2024 λαμβάνονται υπόψη *μόνο* για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης του κατασκευαστή με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025.»

(32019R1242)

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο δ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.

Τροπολογία

Τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.·

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 13γ – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το μητρώο είναι δημοσίως διαθέσιμο, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις δεδομένων που απαριθμούνται στο σημείο 3.2.2 του παραρτήματος V.

Τροπολογία

Το μητρώο είναι δημοσίως διαθέσιμο, με εξαίρεση τις καταχωρίσεις δεδομένων που απαριθμούνται στο σημείο 3.2. του παραρτήματος V.

Διόρθωση της διατύπωσης

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τα κριτήρια για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.1·

Τροπολογία

α) τα κριτήρια για τον ορισμό των επιμέρους ομάδων οχημάτων που καθορίζονται στο σημείο 1.1, **συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης χωριστών επιμέρους ομάδων για τα φορτηγά EHC·**

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή το 2028 επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή, **έως την 31η Δεκεμβρίου 2027 το αργότερο,** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης. **Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως:**

i) τον αριθμό των ταξινομήσεων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη·

ii) την πρόοδο που επιτυγχάνεται στην ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη·

iii) αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θέματα που άπτονται των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των βαρών και διαστάσεων που ισχύουν για τις εθνικές μεταφορές, φέρ' ειπείν, των σπονδυλωτών και διατροφικών εννοιών, ενώ αξιολογούνται επίσης οι πτυχές της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των μεταφορών, οι διατροφικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, ο αντίκτυπος στις υποδομές, το αντίρροπο αποτέλεσμα καθώς και η γεωγραφική κατάσταση των κρατών μελών·

iv) τις επιπτώσεις στην απασχόληση, ιδίως στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), την αποτελεσματικότητα των μέτρων για τη στήριξη της επανεκπαίδευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, και τη σημασία μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών·

v) αν η συνέχιση της εξαίρεσης για τους κατασκευαστές που παράγουν λίγα οχήματα, όπως ορίζεται στο άρθρο 6β του παρόντος κανονισμού, εξακολουθεί να δικαιολογείται με σκοπό την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των εκπομπών και απορροφήσεων αερίων του θερμοκηπίου σε ολόκληρη την Ένωση σε όλους τους τομείς εντός της Ένωσης το αργότερο έως το 2050, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119·

vi) τις επιπτώσεις του καθορισμού ελάχιστων ορίων ενεργειακής απόδοσης για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης·

vii) τις επιπτώσεις της διασφάλισης ότι τα οχήματα ειδικού σκοπού, τα οχήματα παντός εδάφους και τα οχήματα παντός εδάφους ειδικού σκοπού, υπόκεινται σε στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂·

viii) αξιολόγηση του επιπέδου του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών CO₂ για να εξασφαλιστεί ότι το ασφάλιστρο υπερβαίνει το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων εκπομπών CO₂.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 α (νέα) – σημείο ix

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ix) την έκθεση που αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή δήλωση δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου κύκλου ζωής των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 2.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, δημοσιεύει έκθεση που αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή δήλωση δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου κύκλου ζωής των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει την εν λόγω έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Στο πλαίσιο της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή αξιολογεί αν η δημιουργία νέων επιμέρους ομάδων για τα φορτηγά ΕΗC έχει οδηγήσει σε αδικαιολόγητη αύξηση της ονομαστικής ισχύος του κινητήρα. Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι όλες ή ορισμένες από τις αναφερόμενες τιμές ισχύος κινητήρα αυξήθηκαν αδικαιολόγητα, εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17 για την τροποποίηση των κριτηρίων που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 24.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 **και** στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β **παράγραφος 2, στο άρθρο 3ε**, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2, στο άρθρο 14 παράγραφος 1 **και στο άρθρο 15**

[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].*

παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

«Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.»

Τροπολογία

«Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο **3β παράγραφος 2, στο άρθρο 3ε, στο άρθρο 11** παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2, **στο άρθρο 14 παράγραφος 1** και στο άρθρο **15 παράγραφος 3** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.»

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13γ παράγραφος 3, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του

Τροπολογία

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου **3β παράγραφος 2, του άρθρου 3ε, του άρθρου 11** παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13γ παράγραφος 3, του

άρθρου 13στ παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 1»·

άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2, του άρθρου 14 παράγραφος 1 και του άρθρου 15 παράγραφος 3»·

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – σημείο 1 – σημείο 1.1.1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή					
1.1.1. Για οχήματα της κατηγορίας N, η επιμέρους ομάδα sg ορίζεται ως εξής:					
Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Επαγγελματικό όχημα σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 9 του παρόντος κανονισμού	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
53	Όχι	Όλα			53
54	Όχι	Όλα			54
1s	Όχι	Όλα			1s
1	Όχι	Όλα			1
2	Όχι	Όλα			2
3	Όχι	Όλα			3
4	Όχι	Όλα	<170 kW	Όλα	4-UD
	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	≥170 kW	Όλα	4-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 170 kW και < 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH

		κουκέτα			
9	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	9-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	9-LH
5	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	5-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	< 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	10-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	10-LH
11	Όχι	Όλα			11
12	Όχι	Όλα			12
16	Όχι	Όλα			16

Τροπολογία

1.1.1. Για οχήματα της κατηγορίας N, η επιμέρους ομάδα sg ορίζεται ως εξής:

Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I	Επαγγελματικό όχημα σύμφωνα με το άρθρο 3	Τύπος θαλάμου	Ισχύς κινητήρα	Εύρος λειτουργίας (OR)	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην
--	---	---------------	----------------	------------------------	------------------------------------

του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	παράγραφος 9 του παρόντος κανονισμού				οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
53	Όχι	Όλα			53
54	Όχι	Όλα			54
1s	Όχι	Όλα			1s
1	Όχι	Όλα			1
2	Όχι	Όλα			2
3	Όχι	Όλα			3
4	Όχι	Όλα	< 170 kW	Όλα	4-UD
	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	≥ 170 kW	Όλα	4-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 170 kW και < 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	<i>Ναι</i>	<i>Όλα</i>			<i>4ν</i>
9	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	9-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	9-LH
	<i>Ναι</i>	<i>Όλα</i>			<i>9ν</i>
5	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	5-RD

	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	< 265 kW		
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	<i>Ναι</i>	<i>Όλα</i>			<i>5ν</i>
10	Όχι	Έκδοση χωρίς κουκέτα	Όλα	Όλα	10-RD
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	< 350 km	
	Όχι	Έκδοση με κουκέτα	Όλα	≥ 350 km	10-LH
	<i>Ναι</i>	<i>Όλα</i>			<i>10ν</i>
11	<i>Όλα</i>				11
12	<i>Όλα</i>				12
16	<i>Όλα</i>				16

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 1 – σημείο 1.1.1 – Σημείο 1.1.1 α (νέο σημείο)

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
<i>Τροπολογία</i>	
<i>1.1.1.α. Απόδοση μικρών και μεσαίων φορτηγών κατηγορίας N2 με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,4 τόνους, για τα οποία έχουν προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858</i>	
<i>Χαρακτηριστικά του οχήματος</i>	<i>Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού</i>
<i>Κατηγορία N2, με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος</i>	<i>53</i>

$(TPMLM) \leq 7,4 t$

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 1 – σημείο 1.1.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
1.1.2. Για οχήματα της κατηγορίας M, η επιμέρους ομάδα <i>sg</i> ορίζεται ως εξής:	
Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Τροπολογία</i>	
1.1.2. Για οχήματα της κατηγορίας M, η επιμέρους ομάδα <i>sg</i> ορίζεται ως εξής:	
Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
31a, 31d	31-LF

31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

x είναι **0,02**

x είναι **0,08**

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

V_{in} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων **χαμηλών και** μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στις επιμέρους ομάδες sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-**LH**, 9-LH, 10-RD, 10-LH, **όπου καθένα εξ**

V_{in} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στις επιμέρους ομάδες sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-**RD**, 9-LH, 10-RD, 10-LH

αυτών υπολογίζεται ως $ZLEV_{specific}$ σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εδάφιο 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

διαγράφεται

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εδάφιο 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

CO_{2v} οι ειδικές εκπομπές CO_2 σε g/km βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών v , όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1.

διαγράφεται

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εδάφιο 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

LET_{sg} το όριο χαμηλών εκπομπών της επιμέρους ομάδας sg στην οποία ανήκει το όχημα v , όπως ορίζεται στο σημείο 2.3.4.

διαγράφεται

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εδάφιο 2 – εδάφιο 3

V_{out} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, τα οποία δεν ανήκουν στις επιμέρους ομάδες που αναφέρονται στον ορισμό του V_{in} , και με μέγιστο αριθμό 0,035 του V_{total} .

V_{out} ο συνολικός αριθμός βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών **κατηγορίας N** που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, τα οποία δεν ανήκουν στις επιμέρους ομάδες που αναφέρονται στον ορισμό του V_{in} , και με μέγιστο αριθμό 0,035 του V_{total} .

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 4.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών			
Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες sg περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO ₂ $CO_2(X)$, των στόχων ειδικών εκπομπών $T(X)$ και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO ₂ $ET(X)_Y$:			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

	και 1.1.3.		
--	------------	--	--

<i>Τροπολογία</i>			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ και των ειδικών στόχων εκπομπών των κατασκευαστών			
Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες sg περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO ₂ CO ₂ (X), των στόχων ειδικών εκπομπών T(X) και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO ₂ ET(X) _γ :			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 4.3 – σημείο 4.3.1

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>
4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf _{sg} και rfp _{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:
Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf _{sg} και rfp _{sg}

Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Πούλμαν (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Ρυμουλκούμενα		0	7,5%	7,5%	7,5%
Ημιρυμουλκούμενα		0	15%	15%	15%

Τροπολογία

4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ *rf_{sg}* και *rfp_{sg}* σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ *rf_{sg}* και *rfp_{sg}*

Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040

Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	44%	70%	90%
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	44%	70%	90%
Εξειδικευμένα βαρέα οχήματα και βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (rfsg)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (rfpsg)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Ρυμουλκούμενα	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	7,5%	7,5%	7,5%
Ημιρυμουλκούμε	111, 111V, 112, 112V,		12,5%	12,5%	12,5%

να	<i>113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133</i>	0			
----	---	---	--	--	--

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 4.3 – σημείο 4.3.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών zenMsg σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών zenM _{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών				
	πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040	
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

<i>Τροπολογία</i>	
Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών zenMsg σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:	
Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες sg περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO ₂ CO ₂ (X), των στόχων ειδικών εκπομπών T(X) και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO ₂ ET(X)Y:	
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών zenM _{sg}	
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών

εκπομπών $zenM_{sg}$		πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III – σημείο 1 –παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

οι εκπομπές CO₂ σε g/km του **πρωταρχικού οχήματος ενός** νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

Τροπολογία

οι εκπομπές CO₂ σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β.

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διορθώνει ένα τυπογραφικό σφάλμα, ο ορισμός της αναφοράς CO_{2_ν_mp} του Παραρτήματος III θα πρέπει να αναφέρεται μόνο στο ολοκληρωμένο όχημα. Οι εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων δεν διορθώνονται για τους αριθμούς των επιβατών τους, επειδή σε όλα τα πρωτογενή οχήματα μιας συγκεκριμένης επιμέρους ομάδας η προσομοίωση γίνεται με τον ίδιο αριθμό επιβατών. Αυτό είναι επίσης εμφανές από τους ορισμούς του CO_{2p_ν_mp} στο σημείο 2.1 του παραρτήματος I, οι οποίοι δεν αναφέρονται στο παράρτημα III για διόρθωση.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα IV Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 Παράρτημα IV – μέρος Α – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ α) η τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα του συνδυασμού για φορτηγό

κατηγορίας N3 σε εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό (EHC) αναφερόμενο στο άρθρο 3 σημείο 24, όπως διευκρινίζεται στην καταχώριση 16.4 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος·

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα IV

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα IV – μέρος Α – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ β) μέγιστη καθαρή ισχύς κινητήρα, όπως ορίζεται στην καταχώριση 27.1. του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος·

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση και την ενίσχυση των προτύπων εκπομπών CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αποτελεί έναν από τους πυλώνες της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %. Αυτός ο νέος κανονισμός είναι απαραίτητος για την επίτευξη του στόχου μας για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προστασία της υγείας των Ευρωπαίων, την καινοτομία για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στην αγορά των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, μειώνοντας παράλληλα το λειτουργικό κόστος των μεταφορών.

Ο εισηγητής επιθυμεί να επισημάνει τα εξής:

1/ Αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βελτίωση της υγείας των πολιτών μας

Το γεγονός ότι το κλίμα βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης είναι πλέον αδιαμφισβήτητο. Οι συνέπειες (ξηρασίες, καύσωνες, πυρκαγιές, πλημμύρες κ.λπ) έχουν ήδη δραματικό αντίκτυπο στην Ευρώπη αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο. Η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή μας υπενθύμισε πρόσφατα ότι αν δεν αναλάβουμε άμεση και φιλόδοξη δράση για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, κινδυνεύει η επιβίωση όλης της ανθρωπότητας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δεσμευτεί να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα το συντομότερο δυνατόν, και το αργότερο έως το 2050. Κανένας τομέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από αυτή την υποχρεωτική και συλλογική ευθύνη, ιδίως δε ο τομέας των μεταφορών, ο οποίος συνέχισε να αυξάνει τις εκπομπές του.

Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, δηλαδή τα οχήματα άνω των 3,5 τόνων που μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες, παρόλο που αποτελούν μόνο το 2 % των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση, εντούτοις ευθύνονται για το 28 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που παράγονται από τις οδικές μεταφορές ή περισσότερο από το 6 % των συνολικών εκπομπών της Ένωσης. Παράγουν δηλαδή περισσότερες εκπομπές από ό,τι ο τομέας των αερομεταφορών!

Είναι σαφές ότι η Ένωση θα πρέπει να προωθήσει στρατηγικές για τη μείωση των αποστάσεων στις μεταφορές εμπορευμάτων. Πρέπει επίσης να ενισχύσει τη μετάβαση προς τις σιδηροδρομικές και τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Ωστόσο, δεδομένου ότι η μέση διάρκεια ζωής ενός φορτηγού είναι 18 έτη και ότι οι οδικές μεταφορές αναμένεται να συνεχίσουν να αυξάνονται, είναι επιτακτική ανάγκη όλα τα καινούργια βαρέα επαγγελματικά οχήματα που διατίθενται στην αγορά να έχουν μηδενικές εκπομπές έως το 2040 το αργότερο και οι στόχοι για το CO₂ για το 2030 και το 2035 να ενισχυθούν προκειμένου να διασφαλιστεί η μείωση των εκπομπών. Διαφορετικά, άλλοι τομείς και οι Ευρωπαίοι πολίτες θα πρέπει να καταβάλουν πρόσθετες οδυνηρές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μάταιες προσπάθειες.

Οι οδικές μεταφορές δεν συμβάλλουν μόνο στην κλιματική αλλαγή. Μολύνουν τον αέρα και υποβαθμίζουν την υγεία μας. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, το 97 % του αστικού πληθυσμού της Ευρώπης είναι εκτεθειμένο σε συγκεντρώσεις λεπτών σωματιδίων υψηλότερες από τις συστάσεις του ΠΟΥ. Κάθε χρόνο στην ΕΕ τα λεπτά

σωματίδια προκαλούν περίπου 275000 πρόωρους θανάτους ενώ 64000 προκαλούν οι εκπομπές διοξειδίου του αζώτου (EOX, 2022). Για αυτόν τον λόγο όλα τα λεωφορεία που διατίθενται στην αγορά θα πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών το αργότερο έως το 2030.

Η εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής δείχνει ότι ο στόχος εξάλειψης των εκπομπών για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που θα διατίθενται στην αγορά έως το 2040 δεν είναι μόνο αναγκαίος και επωφελής για το κλίμα και την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και τεχνικά και βιομηχανικά εφικτός.

Δείχνει επίσης ότι ένα τέτοιο σενάριο θα μείωνε το λειτουργικό κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω φορτηγών καθώς υπολογίζεται εξοικονόμηση δαπανών άνω των 45 000 EUR ετησίως ανά φορτηγό μέχρι το 2040. Ο στόχος της εξάλειψης των εκπομπών έως το 2040 θα δημιουργήσει επίσης περισσότερες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα σε σύγκριση με λιγότερο φιλόδοξους στόχους.

2/Δράσεις καινοτομίας και ενίσχυση μιας ανταγωνιστικής βιομηχανίας που δημιουργούν θέσεις εργασίας

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία βαρέων επαγγελματικών οχημάτων κατέχει ηγετική θέση στις ευρωπαϊκές και βορειοαμερικανικές αγορές. Η ευνοϊκή της θέση όμως απειλείται από την ταχεία πρόοδο της Κίνας στον τομέα των ηλεκτρικών φορτηγών και λεωφορείων. Πάνω απ' όλα, όλο και περισσότερες πόλεις και κράτη επιταχύνουν τη μετάβαση τους σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών. Στην Ευρώπη, πόλεις όπως η Κοπεγχάγη, το Άμστερνταμ, το Βερολίνο, η Σόφια, η Ρίγα, η Στοκχόλμη, το Δουβλίνο, οι Βρυξέλλες και το Ταλίν έχουν δεσμευτεί να αντικαταστήσουν όλα τα συμβατικά λεωφορεία τους με ηλεκτρικά. Δέκα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν ήδη δεσμευτεί ότι έως το 2040 το 100 % των πωληθέντων οχημάτων θα είναι μηδενικών εκπομπών (Αυστρία, Βέλγιο, Κροατία, Δανία, Φινλανδία, Ιρλανδία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες και Πορτογαλία) και έχουν υπογράψει παγκόσμιο μνημόνιο συμφωνίας μετά την COP 26 της Γλασκόβης μαζί με άλλες 15 χώρες (Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Ελβετία, Τουρκία, Καναδά, ΗΠΑ...). Η Καλιφόρνια αποτελεί το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα. Μία από τις ισχυρότερες οικονομίες του κόσμου μόλις υιοθέτησε τον πιο φιλόδοξο νόμο στον κόσμο, κάνοντας υποχρεωτικό όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που θα πωλούνται από το 2036 και μετά να είναι μηδενικών εκπομπών.

Η κίνηση αυτή θα τονώσει την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών ενώ θα αναγκάσει και ευρωπαϊκούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στις ΗΠΑ να επιταχύνουν τη μετάβαση στην ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να μείνει πίσω. Οι απαιτούμενες τεχνολογίες υπάρχουν. Οι βασικοί κατασκευαστές έχουν δεσμευτεί να καταργήσουν τις ανθρακούχες εκπομπές από τα οχήματά τους έως το 2040 ενώ έχουν πιο φιλόδοξους στόχους για το 2030 και το 2035 από εκείνους που πρότεινε η Επιτροπή.

Αναφέρθηκε ανωτέρω ότι οι προτάσεις της Επιτροπής δεν πληρούν τις κλιματικές απαιτήσεις που θέσαμε αλλά αντίθετα, βάσει της εκτίμησης επιπτώσεων, αποτελούν οπισθοχώρηση σε ότι αφορά την επίτευξη των φιλοδοξιών της Ένωσης. Επιπλέον, φαίνονται λιγότερο φιλόδοξες από τα μέτρα που λαμβάνει η αγορά. Για αυτόν ακριβώς τον λόγο η έκθεσή μας

προτείνει ρεαλιστικούς από τεχνολογική και βιομηχανική άποψη στόχους για την προστασία του κλίματος, τη μείωση του λειτουργικού κόστους των οδικών μεταφορών και την ενίσχυση της ηγετικής θέσης των Ευρωπαϊών κατασκευαστών.

3/Θέσπιση σαφούς νομικού πλαισίου για οδικές μεταφορές πλήρως απαλλαγμένες από εκπομπές

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία έχει ήδη αναλάβει πολλές δεσμεύσεις και έχει ξεκινήσει τη μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Σε γενικές γραμμές, είναι έτοιμη να καταβάλει τις απαραίτητες προσπάθειες και να προχωρήσει στις απαιτούμενες επενδύσεις. Ωστόσο, χρειάζεται ξεκάθαρα ένα σαφές και σταθερό νομικό πλαίσιο, με ακριβείς βραχυπρόθεσμους, μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους που θα είναι σαφείς όσον αφορά τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών ή το τελικό αποτέλεσμα, δηλαδή έως το 2030 όλα τα νέα λεωφορεία στην ευρωπαϊκή αγορά να είναι μηδενικών εκπομπών ενώ μέχρι το 2040 να είναι και όλα τα νέα φορτηγά.

Θέλουμε επίσης να διασφαλίσουμε την ύπαρξη ενός οικοσυστήματος που θα ευνοεί την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Περισσότερα από το 25% των λεωφορείων που πωλούνται είναι ήδη ηλεκτρικά. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος όλα τα λεωφορεία που θα διατίθενται στην αγορά έως το 2030 να είναι μηδενικών εκπομπών, η έκθεση προτείνει την ενίσχυση των κριτηρίων για την ασφάλεια του εφοδιασμού στις δημόσιες συμβάσεις προσθέτοντας κριτήρια βιωσιμότητας και, ως εκ τούτου, προωθώντας ποιοτικά λεωφορεία και δίνοντας προτεραιότητα στα ηλεκτρικά λεωφορεία που κατασκευάζονται στην Ευρώπη. Η αύξηση της προσφοράς ευρωπαϊκών λεωφορείων θα μειώσει επίσης το κόστος παραγωγής και το κόστος αγοράς για τις τοπικές αρχές.

Η ΕΕ προσφέρει πολλές ευκαιρίες χρηματοδότησης για τη στήριξη της μετάβασης του τομέα, όπως τα Ταμεία Συνοχής, τα κονδύλια από τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας ή το νέο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα. Πρέπει να ενθαρρύνουμε τα κράτη μέλη να επενδύσουν περισσότερο στις δημόσιες μεταφορές μηδενικών εκπομπών και τις τοπικές αρχές να συνεργαστούν προκειμένου να προχωρήσουν σε κοινές αγορές.

Για λόγους συνέπειας και μεγαλύτερης βεβαιότητας για τους φορείς εκμετάλλευσης του τομέα, η έκθεση επιδιώκει να επεκτείνει τους στόχους για το CO₂ στα επαγγελματικά οχήματα κάτω των 5 τόνων και στα μικρά φορτηγά, ώστε το 20 % των πωλήσεων φορτηγών να μην εξαιρείται από τις υποχρεώσεις μείωσης του CO₂. Υπογραμμίζει επίσης την αξία της μετατροπής των υφιστάμενων οχημάτων.

Παρόλο που η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών πρέπει να ξεκινήσει αμέσως, ορισμένοι τύποι οχημάτων, όπως κάποιοι ελκυστήρες που χρησιμοποιούνται στη γεωργία ή τη δασοκομία, ή οχήματα που χρησιμοποιούνται για ζωτικής σημασίας εφαρμογές για την ασφάλεια, τα οποία είναι πιο δύσκολο σε αυτό το στάδιο να αντικατασταθούν με οχήματα μηδενικών εκπομπών, θα εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από την υποχρέωση. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να επανεξεταστεί στο πλαίσιο της αναθεώρησης του 2028, ιδίως δεδομένου του στόχου να καταστεί η Ευρώπη κλιματικά ουδέτερη το αργότερο έως το 2050.

Τέλος, θα πρέπει να θεσπιστεί ένας αυστηρός και σαφής ορισμός του τι είναι ένα όχημα μηδενικών εκπομπών, ώστε να μην τεθεί σε κίνδυνο η τεχνολογική πρόοδος και να ανταμειφθούν όσοι τηρούν τις δεσμεύσεις τους.

4/Φόρουμ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών για τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας υποδομών φόρτισης

Η μετάβαση στην υιοθέτηση τεχνολογικών μηδενικών εκπομπών απαιτεί τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού και επαρκώς πυκνού δικτύου φόρτισης. Θα πρέπει όμως να υπενθυμιστεί ότι, ενώ ο στόχος για τις εκπομπές CO₂ είναι πολύ φιλόδοξος, λιγότερο από το 10 % των φορτηγών θα τροφοδοτείται από ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο έως το 2030.

Ωστόσο, κατανοούμε τις ανησυχίες των κατασκευαστών και την επιθυμία τους να δημιουργηθεί αυτό το δίκτυο επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού το συντομότερο δυνατόν. Συνεπώς, η έκθεση προτείνει, μόλις τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δημιουργήσει ένα Φόρουμ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών στο οποίο θα συμμετέχουν κατασκευαστές, δημόσιοι φορείς επαναφόρτισης, φορείς εκμετάλλευσης ηλεκτρικής ενέργειας, μεταφορείς, φορείς εφοδιαστικής, φορείς εκμετάλλευσης δημόσιων μεταφορών, η κοινωνία των πολιτών και τα κράτη μέλη. Στόχος του φόρουμ είναι η διοργάνωση διαβουλεύσεων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υποδομές φόρτισης θα είναι διαθέσιμες και προσβάσιμες με προσιτό κόστος. Αποσκοπεί επίσης στη διασφάλιση επικοινωνητικού διαλόγου σχετικά με την αναθεώρηση του AFIR το 2026, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι στόχοι του εν λόγω κανονισμού με τα νέα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η ευθύνη του Κοινοβουλίου για τον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα φορτηγά είναι τεράστια. Πρέπει να αποδείξει ότι η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης οδηγεί στην καινοτομία και ενισχύει μια ακμάζουσα ευρωπαϊκή βιομηχανία. Σε μια εποχή που η Κίνα και οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν ξεκινήσει έναν βιομηχανικό αγώνα, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να παραμείνει στη μέση της επανάστασης που έχει ξεκινήσει όσον αφορά την επίτευξη μηδενικών εκπομπών.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ**

Ο κατωτέρω κατάλογος καταρτίζεται σε καθαρά εθελοντική βάση, υπό την αποκλειστική ευθύνη του εισηγητή. Στον εισηγητή κατατέθηκαν απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες κατά την εκπόνηση του σχεδίου έκθεσης:

Οντότητα ή/και πρόσωπο
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων απόδοσης εκπομπών CO ₂ για νέα βαρέα οχήματα και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956			
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	15.2.2023			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 29.3.2023			
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Bas Eickhout 1.10.2023			
Εισηγητές που αντικαταστάθηκαν	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Εξέταση στην επιτροπή	26.4.2023	26.6.2023		
Ημερομηνία έγκρισης	24.10.2023			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	48 36 1		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Focchi, Hélène Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Πέτρος Κόκκαλης, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Mesure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Νίκος Παπανδρέου, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Μαρία Σπυράκη, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookoen			

Ημερομηνία κατάθεσης

30.10.2023

13.10.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Miapetra Kumpula-Natri

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης υποστηρίζει πολλά στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού ώστε να καλύπτει μικρότερα φορτηγά, λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων και ρυμουλκούμενα. Ο στόχος μηδενικών εκπομπών για τα νέα αστικά λεωφορεία στην ΕΕ από το 2030 αποτελεί επίσης ευπρόσδεκτη πρόταση. Πράγματι, ο τομέας των οδικών μεταφορών αντιπροσωπεύει το ένα πέμπτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ και αποτελεί βασική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης συμφωνεί με τον φιλόδοξο στόχο για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων όσον αφορά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2040 και εξής κατά 90 % και πιστεύει ότι ο στόχος δίνει ένα σαφές μήνυμα στις αγορές ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κινείται προς ένα μέλλον με πρότυπα μηδενικών εκπομπών. Αυτό ωφελεί τους κατασκευαστές, τους αγοραστές και κυρίως τους πολίτες που πλήττονται επί του παρόντος από τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών. Ταυτόχρονα, παρέχεται επαρκές περιθώριο ελιγμών στους κατασκευαστές προκειμένου να συμμορφωθούν με τον νέο κανονισμό. Ωστόσο, η συντάκτρια της γνωμοδότησης προτείνει νέα, ισχυρότερα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039, αυξάνοντας τον στόχο κατά 10 %. Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι είναι σημαντικό να αυξηθεί ο αριθμός των νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στις τελευταίες περιόδους υποβολής στοιχείων.

Επιπλέον, η συντάκτρια της γνωμοδότησης προτείνει έναν πιο φιλόδοξο ορισμό των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, ένα όχημα μηδενικών εκπομπών θα επιτρεπόταν να εκπέμπει έως και 5 g CO₂/tkm, που ισοδυναμεί με το 9 % των εκπομπών ενός τυποποιημένου ρυμουλκούμενου συμβατικού ελκυστήρα. Σκοπός της παρούσας διάταξης είναι να επιτραπεί στους κινητήρες διπλού καυσίμου που λειτουργούν με μείγμα υδρογόνου και ντίζελ να ταξινομούνται ως μηδενικών εκπομπών. Η αναθεώρηση στο 1 g CO₂/tkm αποτελεί εύλογη κανονιστική προσέγγιση, η οποία επιτρέπει στους κινητήρες ενός καυσίμου καύσης υδρογόνου να ταξινομούνται ως μηδενικών εκπομπών, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι θα λαμβάνεται δεόντως υπόψη η πραγματική συμβολή των κινητήρων διπλού καυσίμου στη μείωση των εκπομπών CO₂.

Επιπλέον, ορισμένα «επαγγελματικά οχήματα», όπως τα απορριμματοφόρα, εξαιρούνται από τους στόχους της πρότασης της Επιτροπής. Ωστόσο, οι εκπομπές CO₂ που παράγουν πιστοποιούνται μέσω του εργαλείου υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας των οχημάτων (VECTO), ενώ παρακολουθούνται και δηλώνονται από τους κατασκευαστές οχημάτων και τα κράτη μέλη της ΕΕ. Δεδομένου ότι τα απορριμματοφόρα οχήματα χρησιμοποιούνται κυρίως στις πόλεις, επηρεάζουν επίσης σημαντικά την ποιότητα του αέρα στις πόλεις και προκαλούν ανεπιθύμητη ηχορύπανση. Επομένως, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να ισχύουν και για τα απορριμματοφόρα οχήματα.

Ομοίως, τα οχήματα με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους περιλαμβάνουν πολλά φορτηγά αστικής διανομής που προμηθεύουν καταστήματα, όπως τα σουπερμάρκετ στις πόλεις, και, ως εκ τούτου, η απαλλαγή τους από τις ανθρακούχες εκπομπές θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού αέρα. Συνεπώς, τα μικρά φορτηγά θα πρέπει επίσης να

υπόκεινται στους ίδιους στόχους CO₂ και να ανήκουν στις αντίστοιχες επιμέρους ομάδες ανάλογα με το προφίλ χρήσης τους, τα διανυθέντα χιλιόμετρά τους και το ωφέλιμο φορτίο τους.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι, έως το 2028, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του κανονισμού και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με το αποτέλεσμα της επανεξέτασης. Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από αναθεωρημένη πρόταση του κανονισμού. Έως το 2025, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε διαβούλευση με την επιτροπή για την αλλαγή του κλίματος, θα πρέπει να υποβάλει ετήσια επισκόπηση της κατάστασης των αναγκαίων πρόσφορων όρων ανά κράτος μέλος.

Τέλος, η συντάκτρια της γνωμοδότησης είναι της γνώμης ότι ο υπολογισμός των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα δεν λαμβάνει υπόψη την καλύτερη ενεργειακή απόδοση των πολύ βαρέων συνδυασμών, με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 60 τόνων. Δεδομένου ότι το τεκμαιρόμενο ωφέλιμο φορτίο τους είναι το ίδιο με εκείνο των σημαντικά μικρότερων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός των ίδιων επιμέρους ομάδων, οι υπολογιζόμενες εκπομπές τους CO₂ ανά τονοχιλιόμετρο δεν θα αντιστοιχούν στο πραγματικό φορτίο που μεταφέρεται από τον πολύ βαρύ συνδυασμό. Θα πρέπει να εφαρμόζεται συντελεστής αντιστάθμισης στις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών ώστε να αντισταθμίζονται τα υψηλότερα φορτία που μεταφέρονται από πολύ βαρύ συνδυασμό, λαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό υπόψη τη βελτιωμένη ενεργειακή τους απόδοση.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τα ακόλουθα:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των

Τροπολογία

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας **το συντομότερο δυνατόν και έως το 2050 το αργότερο, καθώς και τον στόχο για την επίτευξη αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια**. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια

απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. **Ο κανονισμός αυτός ορίζει επίσης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να προσπαθεί να ευθυγραμμίζει όλες τις μελλοντικές νομοθετικές και δημοσιονομικές προτάσεις με τους σκοπούς και τους στόχους του εν λόγω κανονισμού και, σε οποιαδήποτε περίπτωση μη ευθυγράμμισης, να παρέχει την σχετική αιτιολογία στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει αυτές τις προτάσεις.**

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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).

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, 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 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.

Τροπολογία

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών, **με τον εν λόγω τομέα να είναι ο μόνος στην Ένωση, από τη δεκαετία του 1990, που παρουσιάζει αύξηση των εκπομπών. Ο τομέας μεταφορών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ευθύνεται για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και για περισσότερο από το 6 %**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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.

Τροπολογία

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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. ***Απαιτούνται φιλόδοξες δράσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, αλλά μείωση των εκπομπών απαιτείται και σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των τομέων όπου είναι δύσκολο να μειωθούν.***

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η ενίσχυση των απαιτήσεων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και η ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στη μείωση των εκπομπών ολόκληρου του

στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, αλλά θα πρέπει επίσης να συμπληρωθεί από άλλες πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην επιτάχυνση της στροφής από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στην αύξηση των σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίων.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν σημαντικές πιθανότητες απαλλαγής ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, **καθώς και για την τόνωση** της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης **και θα πρέπει να συνάδουν με τη διαθεσιμότητα πρόσφορων όρων, δηλαδή ενός επαρκώς πυκνού δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με στόχο την προώθηση της**

καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. *Αυτό αναμένεται να διασφαλίσει ότι οι ευρωπαϊκές εταιρείες διατηρούν ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά και να συμβάλει στη μείωση του κόστους λειτουργίας για τις εταιρείες μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η Ένωση εκπληρώνει τους στόχους της για το κλίμα και την ατμοσφαιρική ρύπανση.*

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Η έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση, μεταξύ άλλων από τις οδικές μεταφορές, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τον αστικό πληθυσμό της Ένωσης και συνδέεται με πρόωρους θανάτους. Με την επιτάχυνση της ανάπτυξης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα συμβάλουν επίσης στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις οδικές μεταφορές.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα

κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης» [COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021].

κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών. ***Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η μετάβαση αυτή στις ΜΜΕ κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.***

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης» (COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021).

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) **Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων** πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶.

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) **Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη ανακοινώσει ότι θα υπερβούν αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις, και αρκετοί Ευρωπαίοι κατασκευαστές φορτηγών έχουν δημιουργήσει κοινοπραξίες για την εγκατάσταση και λειτουργία δημόσιων δικτύων φόρτισης στην Ευρώπη. Ο παρών κανονισμός θα ενθαρρύνει επίσης περαιτέρω επενδύσεις σε υποδομές φόρτισης μέσω της παροχής διασφαλίσεων στους επενδυτές ότι θα υπάρξει αύξηση στη ζήτηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνονται να περιλαμβάνουν στα οικεία αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής μέτρα στήριξης της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού σε αποθήκες και κέντρα εφοδιαστικής. Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες θα συμβάλουν στην αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού¹⁶.**

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

(12α) Επιπλέον, είναι επίσης σημαντικό να εγκατασταθούν υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και σε ιδιωτικούς χώρους, όπως π.χ. σε

ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, ώστε να διασφαλίζεται η φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Είναι επιτακτική ανάγκη να μην μείνει πίσω καμία περιοχή της Ευρώπης και να αντιμετωπιστούν δεόντως οι ανισότητες μεταξύ περιφερειών όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, ιδιαίτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές ή περιοχές με ειδικές ανάγκες και συνθήκες, όπως οι αγροτικές, οι αραιοκατοικημένες, οι απομακρυσμένες, οι εξόχως απόκεντρες, οι νησιωτικές και οι ορεινές περιοχές. Αυτό το δημόσιο και ιδιωτικό δίκτυο σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού συνιστά πρόσφορο όρο προκειμένου οι κατασκευαστές να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12β) Για να είναι ανταγωνιστική η ευρωπαϊκή βιομηχανία σε παγκόσμια κλίμακα, θα πρέπει να είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και να παρέχει τις κατάλληλες υποδομές. Για τους λόγους αυτούς, απαιτείται ένα ευρέως διαθέσιμο και αξιόπιστο δίκτυο σημείων φόρτισης για τη στήριξη του ολοένα αυξανόμενου αριθμού ηλεκτρικών οχημάτων στους δρόμους.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 γ (νέα)

(12γ) Μολονότι απαιτούνται πιο φιλόδοξα πρότυπα CO₂ για την αύξηση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από την πλευρά της προσφοράς, πρέπει να συμπληρωθούν από πρόσθετους αναγκαίους πρόσφορους όρους από την πλευρά της ζήτησης για οχήματα που είναι πιο αποδοτικά από την άποψη των καυσίμων, ιδίως μέτρα αποτελεσματικής κοστολόγησης του άνθρακα.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με τα επίπεδα-στόχους που προτείνονται στο άρθρο 3α για το έτος 2030, τόσο το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο όσο και το επίπεδο κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα θα παραμείνουν περιορισμένα. Συνεπώς, ο σχετικός αντίκτυπος στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας θα παραμείνει επίσης περιορισμένος.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Τροπολογία

(13) Η ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, οχημάτων με κυψέλες καυσίμων και άλλων υδρογονοκίνητων οχημάτων αναμφίβολα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις και προσαρμογή της συμπεριφοράς έτσι ώστε οι ώρες αιχμής της ζήτησης να αντιμετωπίζονται χωρίς κινδύνους για την ασφάλεια του εφοδιασμού.

(14a) Η πρόσβαση στην κατάρτιση και την επανειδίκευση σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να υποστεί θεμελιώδεις αλλαγές, είναι κρίσιμης σημασίας για μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση. Ο κλάδος των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων πρέπει να διασφαλίσει ότι οι εργαζόμενοι έχουν πρόσβαση σε ευκαιρίες επανειδίκευσης και ενθαρρύνονται να τις αξιοποιήσουν χωρίς κόστος για τους ίδιους. Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη και αποτελεσματική μετάβαση, είναι κρίσιμης σημασίας η χαρτογράφηση και ανάλυση των αλλαγών που έχουν προβλεφθεί για την αγορά εργασίας του κλάδου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις *εξειδικευμένες* χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό **μπορεί να** περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. **Επίσης, για λόγους εθνικής**

ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.

ασφάλειας και για πιθανή χρήση σε εκκενώσεις πολιτών, πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα πούλμαν. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συνεχίσει την επιτάχυνση της μείωσης των εκπομπών CO₂ σε κάθε τομέα, κάθε χρόνο. Για να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι στόχοι του παρόντος κανονισμού, τα βιοκαύσιμα και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO), όπως τα παράγωγα υδρογόνου, πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μετάβαση. Για την προετοιμασία του εδάφους για τα ηλεκτρικά οχήματα ή για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών υδρογόνου και για τη δημιουργία ενός σταθερού σαφούς κανονισμού για τη ζήτηση της αγοράς, είναι σημαντικό να οριστεί ο φιλόδοξος στόχος του 90 τοις εκατό για το 2040, καθώς επί του παρόντος μόνο το 1-2 % των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που έχουν πωληθεί είναι ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15β) Αφού προβεί σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει έκθεση για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ανανεώσιμα καύσιμα για λόγους συμμόρφωσης με το ενωσιακό δίκαιο και σύμφωνα με τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει την εν λόγω έκθεση, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα παρακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Τροπολογία 18

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από όλους τους μεγαλύτερους συνδυασμούς, τα φορτηγά που υπερβαίνουν τους 70 τόνους χρησιμοποιούνται συνήθως για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και πρέπει να κατηγοριοποιούνται σε ειδική επιμέρους ομάδα, καθώς ο υπολογισμός των οικείων εκπομπών CO₂ πρέπει να προσαρμόζεται στο ειδικό χαρακτηριστικό τους, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη το πραγματικό ωφέλιμο φορτίο τους και ο ορθός κύκλος οδήγησης.

Τροπολογία 19

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 4**

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα επαγγελματικά οχήματα, *όπως τα απορριμματοφόρα*, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, **καθώς και** τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.

Τροπολογία

Τα επαγγελματικά οχήματα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων, **καθώς και η μεταφορά υπαρχόντων οχημάτων που έχουν μετασκευαστεί σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η μετασκευή υπαρχόντων οχημάτων συνιστά σημαντική ευκαιρία για την επιτάχυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος και τη χρήση των πόρων.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 1 – παράγραφος 1

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **τη μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου**, όπως **ορίζεται** στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **την κλιματική ουδετερότητα και των ενδιάμεσων στόχων της ΕΕ για το κλίμα**, όπως **ορίζονται** στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων

θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις *ή* για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα όχημα με κινητήρα καύσης.

Τροπολογία

5. Τα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις, για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, *ή πλην των φορτηγών των ομάδων 11, 12 ή 16 της κατηγορίας N3 που επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στο οικείο κράτος ταξινόμησής τους για συνδυασμούς ρυμούλκησης με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 70 τόνων*, δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα όχημα με κινητήρα καύσης.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23α) «Επιλέξιμα καύσιμα για CCF»: βιοαέρια όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 28) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, προηγμένα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία πληρούν τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – σημείο 23 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23β) «συντελεστής διόρθωσης άνθρακα (CCF)»: συντελεστής με τον οποίο εφαρμόζεται διόρθωση ως προς τις εκπομπές CO₂ του αγωγού εξαγωγής των οχημάτων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, ώστε να αντικατοπτρίζονται η ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το μερίδιο των καυσίμων τα οποία είναι επιλέξιμα για τον CCF, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 24) του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 – σημείο 23 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23γ) «Εξαιρετικά βαρείς συνδυασμοί (EHC)»: οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 60 τόνων σε σύγκριση με τον ενωσιακό μέσο όρο των 40 τόνων. Καθώς ο τύπος υπολογισμού των εκπομπών CO₂ προϋποθέτει το ίδιο ωφέλιμο φορτίο με εκείνο σημαντικά μικρότερων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, ο τύπος θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να λαμβάνεται υπόψη η αυξημένη ενεργειακή απόδοση των εν λόγω εξαιρετικά βαρέων συνδυασμών για την καλύτερη αποτύπωση των πραγματικών εκπομπών.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 α – παράγραφος 1 – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σύμφωνα με το σημείο 1.1.4 του παραρτήματος I, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν ανήκουν σε μία από τις επιμέρους ομάδες του σημείου 1.1 του παραρτήματος I λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις διατάξεις των στόχων μείωσης που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **100 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο αστικών λεωφορείων που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **επιβεβαιώνοντας ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και ότι είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί ένα όχημα μηδενικών εκπομπών για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού**, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες.

Τροπολογία 30

Τροπολογία

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **90 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 **και 100 % από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035**.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο αστικών λεωφορείων που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **για λόγους δημοσίου συμφέροντος**, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες **και για λόγους εθνικής ασφάλειας και για την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών**.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας και τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας, και τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού **και τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια**, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) στο άρθρο 4 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) την εφαρμογή του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα (CCF) από το 2030 και εξής, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I.

Η επίδραση του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα περιορίζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη μόνο επιπρόσθετα ποσά καυσίμων που υπερβαίνουν τον δεσμευτικό συνδυασμένο επιμέρους στόχο των προηγμένων βιοκαυσίμων και των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στο μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που παρέχεται στον τομέα των μεταφορών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ)

2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Καθορίζεται ένα ανώτατο όριο για τη διασφάλιση ότι δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μείωση μεγαλύτερη από 10 εκατοστιαίες μονάδες στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα έτη 2030, 2035 και 2040 μέσω της επίδρασης του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα. Επομένως, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο για τα έτη 2030-2034 έτσι ώστε ένα μερίδιο έως 12,5 % των επιλέξιμων καυσίμων για τον συντελεστή διόρθωσης άνθρακα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού, να λαμβάνεται υπόψη στον συντελεστή. Για τα έτη 2035-2039 το μερίδιο είναι έως 17 % και από το 2040 και εξής έως 40 %.»

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 – στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) στο άρθρο 5 παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3α:

«3α) Συντελεστής αντιστάθμισης που κατανέμεται στα φορτηγά κατηγορίας N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής στοιχείων και στα οποία έχει επιτραπεί η χρήση στα κράτη μέλη με τις υψηλότερες συνδυασμένες μάζες που εφαρμόζονται σε πολύ βαρέα συνδυασμένες μεταφορές, ο οποίος υπερβαίνει τους 60 τόνους. Όσον αφορά τον συντελεστή αντιστάθμισης που αναφέρεται στο παρόν άρθρο, η Επιτροπή εκδίδει, έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17 για να επιφέρει τροποποιήσεις στον τύπο υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών στο

παράρτημα I σημείο 2.7, προκειμένου να αντισταθμιστεί η υψηλότερη ενεργειακή απόδοση των πολύ βαρέων συνδυασμών και να διορθωθούν οι στρεβλώσεις στις υπολογιζόμενες εκπομπές τους.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο δ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται *στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.*

Τροπολογία

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται *στην περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2039.*

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή το **2028** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Τροπολογία

Η Επιτροπή το **2027** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η έκθεση θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής τα φορτηγά της κατηγορίας N3 στις ομάδες 11, 12 και 16, τα οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στο κράτος ταξινόμησης για τη ρυμούλκηση συνδυασμών με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 70 τόνων, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπολογισμός των εκπομπών των εν λόγω οχημάτων έχει αναπτυχθεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους ως ελκυστήρες βαρέων συνδυασμών.

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ετησίως, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση των αναγκαίων πρόσφορων όρων για την εισαγωγή στην αγορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αξιολογεί ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

α) ταξινομήσεις βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη,

β) την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη,

γ) την εφαρμογή τελών χρήσης του οδικού δικτύου διαφοροποιημένων ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ στα κράτη μέλη,

δ) το επίπεδο της μέσης τιμής των δικαιωμάτων στο πλαίσιο του νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών που καλύπτει τις οδικές μεταφορές,

ε) άλλα μέτρα που στηρίζουν τη χρήση

*βαρέων επαγγελματικών οχημάτων
μηδενικών εκπομπών.*

*Εάν η έκθεση καταλήξει στο συμπέρασμα
ότι οι αναγκαίοι πρόσφοροι όροι, ιδίως
βάσει των στοιχείων β), γ) ή δ),
διαπιστώνεται ότι δεν συνάδουν με τους
στόχους για τους κατασκευαστές
οχημάτων του άρθρου 3α και β του
παρόντος κανονισμού, τα πορίσματα της
έκθεσης λαμβάνονται υπόψη για
μελλοντικές αναθεωρήσεις της οδηγίας
2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της
οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της
οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.*

*Η Επιτροπή δημοσιεύει, το αργότερο στις
31 Δεκεμβρίου 2026, έκθεση στην οποία
προσδιορίζει μια μεθοδολογία
αξιολόγησης και συνεχούς υποβολής
στοιχείων για τις εκπομπές CO₂
ολόκληρου του κύκλου ζωής των βαρέων
επαγγελματικών οχημάτων που τίθενται
σε κυκλοφορία στην αγορά της Ένωσης.
Η Επιτροπή υποβάλλει την εν λόγω
έκθεση, συμπεριλαμβανομένων
ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα
παρακολούθησης, όπως νομοθετικές
προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
και το Συμβούλιο.*

Τροπολογία 36

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – σημείο 1.1.4. (νέο)**

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
<i>Τροπολογία</i>	
<p>1.1.4. Τα νέα μικρά φορτηγά της κατηγορίας N2, τα οποία δεν ανήκουν σε μία από τις επιμέρους ομάδες που ορίζονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.2 και για τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν ακόμη προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 295/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του, ανήκουν στις ακόλουθες επιμέρους ομάδες για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:</p>	
<i>Χαρακτηριστικά του οχήματος</i>	<i>Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού</i>
Κατηγορία N· TPMLM* ≤ 5 t	53

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα Ι – σημείο 1.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>		
1.2. Τα επαγγελματικά οχήματα ορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:		
Κατηγορία οχήματος	Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	<p>Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξωμα που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858:</p> <p>09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31</p>
	Ελκυστήρας	Μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

Τροπολογία		
1.2. Τα επαγγελματικά οχήματα ορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:		
Κατηγορία οχήματος	Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξι που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ελκυστήρας	Μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – σημείο 2.1.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – σημείο 2.1.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO ₂ ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος	
Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος <i>v</i> που ανήκει σε επιμέρους ομάδα <i>sg</i> ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
όπου:	
\sum_{mp}	το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης <i>mp</i> που παρατίθενται στον πίνακα 2·
<i>sg</i>	η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα <i>v</i> σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·

$W_{sg,mp}$	ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·
$CO_{2v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·
$CO_{2p_v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO_{2v,mp}$ και $CO_{2p_v,mp}$ ορίζονται σε 0.	
<i>Τροπολογία</i>	
2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO_2 ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος	
Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v που ανήκει σε επιμέρους ομάδα sg ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	
$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO_{2p_v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2p_v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
όπου:	
\sum_{mp}	το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στον πίνακα 2·
sg	η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα v σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·
$W_{sg,mp}$	ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·
$CO_{2v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·

$CO_{2p_{v,mp}}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
CCF_i	είναι ο Συντελεστής Διόρθωσης Άνθρακα για το καύσιμο ή το μείγμα καυσίμων σε χρήση i , όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο (25) και υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος, ο οποίος θα εφαρμόζεται από το 2030.

Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO_{2v,mp}$ και $CO_{2p_{v,mp}}$ ορίζονται σε 0.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2.7.2.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg}	το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το σημείο 4.2·
$ZLEV$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·
$share_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
zev_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
pv_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
MPW_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·
$avgCO_{2sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·
$avgCO_{2p_{sg}}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·
rCO_{2sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

Τροπολογία

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO_{2sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO_{2sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg} το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2·

$ZLEV$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·

$share_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

zev_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

pv_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·

$avgCO_{2sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

$avgCO_{2p_{sg}}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

rCO_{2sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ είναι το μερίδιο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας N3 του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg που επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε έναν εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό

α_{sg} είναι ο συντελεστής αποζημίωσης για την προσαρμογή των επιπτώσεων του υψηλότερου ωφέλιμου φορτίου μιας κατηγορίας EHC στα φορτηγά του κατασκευαστή, αναλόγως του μέσου όρου της μέγιστης αποδεκτής εν λειτουργία μάζας του συνδυασμού με χρήση της σταθμισμένης τιμής του αποτελέσματος των ακόλουθων τύπων:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4-30})/100, \text{ για φορτηγά } 8x4 \text{ EHC}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other+19})/100, \text{ για φορτηγά εξαιρετικά βαρέος συνδυασμού (EHC)}$$

$avgGVW_{sg comb}$ είναι ο ειδικός για τον κατασκευαστή μέσος όρος στη χώρα ταξινόμησης για τη μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα συνδυασμού (τόνοι) για τα εν λόγω φορτηγά εξαιρετικά βαρέος συνδυασμού στην επιμέρους ομάδα sg , όταν πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

Για τους σκοπούς του υπολογισμού των εκπομπών CO₂, ένα φορτηγό που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό θεωρείται μέρος ενός EHC εάν το φορτηγό είναι στην κατηγορία N3 και η μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα του συνδυασμού οχήματος στη χώρα ταξινόμησης είναι μεγαλύτερη από 60 τόνους και έχει αναφερθεί σύμφωνα με το στοιχείο ιζα) του Μέρους Α του Παραρτήματος IV.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4.1. – πίνακας 4.2.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – πίνακας 4.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Τροπολογία</i>			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων			

ειδικών εκπομπών CO ₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4.3. – πίνακας 4.3.1.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – πίνακας 4.3.1.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα <i>sg</i> για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες <i>sg</i>		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43 %	64 %	90 %

Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Πούλμαν (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Ημιρυμουλκούμενα		0	15 %	15 %	15 %
<i>Τροπολογία</i>					
4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα <i>sg</i> για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες <i>sg</i>		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD,	15 %	43 %	64 %	90 %

4x2 και 6x4	9-LH, 10-RD, 10-LH				
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (<i>rfs_g</i>)	<i>31-L2</i> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <i>33-L2</i> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (<i>rfp_{sg}</i>)	<i>31-L2</i> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <i>33-L2</i> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα	<i>421</i> , <i>421v</i> , <i>422</i> , <i>422v</i> , <i>423</i> , <i>431</i> , <i>431v</i> , <i>432</i> , <i>432v</i> , <i>433</i> , <i>611</i> , <i>612</i> , <i>611v</i> , <i>612v</i> , <i>621</i> , <i>623</i> , <i>621V</i> , <i>622</i> , <i>622V</i> , <i>623V</i> , <i>624</i> , <i>624V</i> , <i>625</i> , <i>631</i> , <i>631v</i> , <i>632</i> , <i>632v</i> , <i>633</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Ημιρυμουλκούμενα	<i>111</i> , <i>111V</i> , <i>112</i> , <i>112V</i> , <i>113</i> , <i>121</i> , <i>121V</i> , <i>122</i> , <i>122V</i> , <i>123</i> , <i>123V</i> , <i>124</i> , <i>124V</i> , <i>125</i> , <i>126</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Ημιρυμουλκούμενα	<i>131</i> , <i>131V</i> , <i>132</i> , <i>132V</i> , <i>133</i>	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – σημείο 4.3.2.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
4.3.2. Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$ σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών				
	πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040	
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Τροπολογία</i>					
4.3.2. Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$ σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών				
	πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040	
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – σημείο 7 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ (CCF)

Για κάθε καύσιμο ή μείγμα καυσίμων i , ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μέθοδο:

Για «καύσιμα επιλέξιμα για CCF», όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 25, $CCF_i=1$.

Για συμβατικά και ορυκτά καύσιμα, $CCF_i=0$.

Για μείγματα συμβατικών καυσίμων και καυσίμων επιλέξιμων για CCF, ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

Όπου:

CCF_i ο συντελεστής διόρθωσης άνθρακα για συγκεκριμένο μείγμα συμβατικού καυσίμου i και όλα τα καύσιμα που είναι επιλέξιμα για CCF και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντικατάστασή του.

$SHARES_{n,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην τελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

$SHARES_{n-1,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην προτελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

$SHARES_{n-2,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην αντιπροτελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

Η βάση δεδομένων Shares είναι προσβάσιμη στην ιστοσελίδα:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος A – στοιχείο ιζ α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Παράρτημα IV – (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζα) μέγιστη μάζα για φορτηγό κατηγορίας N3 σε έναν εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο 2.7.2. στη χώρα ταξινόμησης του φορτηγού όταν το φορτηγό είναι συνδεδεμένο με ένα ή περισσότερα ημιρυμουλκούμενα/ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης·

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων απόδοσης εκπομπών CO ₂ για νέα βαρέα οχήματα και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 29.3.2023
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 29.3.2023
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Εξέταση στην επιτροπή	29.6.2023
Ημερομηνία έγκρισης	12.10.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 31 - : 3 0 : 4
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrousurou

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

19.9.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Andris Ameriks

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Παρά το γεγονός ότι οι πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια οδηγούν σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλους τους τομείς, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές εξακολουθούν να αυξάνονται στην ΕΕ, αντιπροσωπεύοντας το ένα τέταρτο του συνόλου των ευρωπαϊκών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Στο πλαίσιο αυτό, οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό (άνω του 70 %), με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 27 %. Το μέγεθος του ποσοστού αυτού εξηγείται κυρίως από την αύξηση της ζήτησης και της δραστηριότητας στις εμπορευματικές μεταφορές από το 2000, η οποία αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω στο μέλλον.

Με βάση τα ανωτέρω, η τροποποίηση των υφιστάμενων δεσμευτικών στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα είναι επωφελής για την επίτευξη των στόχων της πράσινης μετάβασης, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το τρέχον γεωπολιτικό πλαίσιο· πράγματι, όπως επισημαίνεται στο σχέδιο REPowerEU, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία έχει καταστήσει επιτακτικότερη από ποτέ την ανάγκη για μείωση της εξάρτησης της ΕΕ από τα ορυκτά καύσιμα.

Δεύτερον, η μεταρρύθμιση είναι πιθανό να αποφέρει οφέλη στους μεταφορείς και στους χρήστες. Η ευρύτερη ανάπτυξη ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων, η οποία επιτυγχάνεται με την ενθάρρυνση των κατασκευαστών να αυξήσουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, θα οδηγήσει σε πιο προσιτά μοντέλα οχημάτων μηδενικών εκπομπών, χάρη στη γενική μείωση του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας των εν λόγω οχημάτων.

Τρίτον, η μεταρρύθμιση θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση της βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ στον τομέα της τεχνολογίας και της καινοτομίας, ιδίως στο πλαίσιο της εν εξελίξει παγκόσμιας μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, κατευθύνοντας τις επενδύσεις σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

Ένα σημαντικό σημείο της πρότασης είναι η συμπερίληψη των αστικών λεωφορείων στον τροποποιητικό κανονισμό. Η μείωση των εκπομπών CO₂ στις αστικές περιοχές θα επιφέρει διάφορα θετικά στοιχεία, όπως τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις και της ατομικής υγείας για τους Ευρωπαίους πολίτες. Υπό το πρίσμα της διαπίστωσης αυτής, και λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας εξαίρεσης περιορισμένου ποσοστού λεωφορείων όπως προβλέπεται στο άρθρο 3β παράγραφος 2 της πρότασης, ο συντάκτης της γνωμοδότησης τονίζει ότι είναι σημαντικό να συντομευθεί η προθεσμία για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων από την Επιτροπή για το συγκεκριμένο θέμα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εμπιστοσύνη των οικονομικών φορέων.

Από την άλλη πλευρά, κατά την αντικατάσταση των οχημάτων ορυκτών καυσίμων με οχήματα μηδενικών εκπομπών, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι κανείς δεν θα μείνει στο περιθώριο κατά τη μετάβαση προς τον στόχο μιας κλιματικά ουδέτερης Ευρώπης. Οι ανισότητες όσον αφορά την πρόσβαση στα δίκτυα μεταφορών επηρεάζουν την καθημερινή ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων, ιδίως ατόμων με χαμηλό εισόδημα, χρηστών από ομάδες με ειδικές ανάγκες και ατόμων που ζουν σε περιφερειακές περιοχές. Συναφές με αυτό είναι το ζήτημα της συνδεσιμότητας μεταξύ αγροτικών, περιαστικών και αστικών περιοχών, ιδίως στην περίπτωση γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων, όπως στην περίπτωση των νησιών, των εξόχως απόκεντρων περιοχών και εδαφών, των αγροτικών ή απομακρυσμένων περιοχών, των λιγότερο προσβάσιμων περιφερειών και των ορεινών περιοχών. Κατά συνέπεια, η πορεία προς την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές απαιτεί την εξέταση του ενδεχομένου λήψης κατάλληλων μέτρων προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομική προσιτότητα και η προσβασιμότητα των μεταφορών, να αποφευχθεί η φτώχεια στον τομέα της κινητικότητας και να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση στα αστικά κέντρα.

Επιπλέον, ο συντάκτης της γνωμοδότησης τονίζει ότι πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις της μετάβασης και στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε η διαδικασία της σταδιακής κατάργησης των οχημάτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα να συμβαδίζει με μέτρα υπέρ των εργαζομένων στον συγκεκριμένο τομέα. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να προβλέπονται στα σχέδια δίκαιης μετάβασης και στα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα. Συνεπώς, ο συντάκτης της γνωμοδότησης προτείνει τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών και τα διοικητικά πρόστιμα να θεωρούνται έσοδα που θα διατίθενται στο πρόσφατα εγκριθέν Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, με σκοπό τη συμβολή σε μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα.

Με την παρούσα γνωμοδότηση, ο συντάκτης της επιδιώκει να διασφαλίσει ότι ο μελλοντικός στόλος βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050, σε σύγκριση με το 1990, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, παρέχοντας παράλληλα οφέλη για τους ευρωπαϊκούς μεταφορείς και τους χρήστες, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι ΜΜΕ, μέσω της ευρύτερης ανάπτυξης ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», η οποία εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019¹⁰. 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.

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», COM(2019)0640 final.

Τροπολογία

(1) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, οι οποίοι εγκρίθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», η οποία εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019¹⁰. 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 **και των επιπτώσεων του παράνομου, απρόκλητου και αδικαιολόγητου επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, συμπεριλαμβανομένης της ανοικοδόμησης της Ουκρανίας μετά τον πόλεμο.**

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», COM(2019)0640 final.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση 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 τη 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. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να

Τροπολογία

(2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση 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 τη 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 **άτομα που ζουν σε περιφερειακές, αγροτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές**, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Πρέπει συνεπώς να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

Τροπολογία

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να

συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.

συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών, *με τον τομέα των μεταφορών να είναι ο μόνος τομέας, από τη δεκαετία του 1990, με αύξηση των εκπομπών στην Ένωση. Ο τομέας μεταφορών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ευθύνεται για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και περισσότερο από το 6 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ. Η επιτάχυνση της απαλλαγής του από τις εκπομπές άνθρακα είναι ακόμα πιο σημαντική λόγω του ότι η δραστηριότητα των φορτηγών στην ΕΕ αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω έως 40 % από το 2019 έως το 2050, ενώ η δραστηριότητα από τα λεωφορεία και τα πούλμαν αναμένεται να αυξηθεί κατά 10% την ίδια περίοδο.*

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Η ανακοίνωση για το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας^{1α} υπογραμμίζει ότι οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα αποτελεσματικών, διαλειτουργικών και φιλικών προς τον χρήστη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα. Η διαθεσιμότητα των εν λόγω υποδομών είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη του στόχου της απαλλαγής της αστικής κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την επανεξέταση της αποτελεσματικότητας και του αντικτύπου του παρόντος κανονισμού, να λάβει επίσης υπόψη την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα

κράτη μέλη.

1^α Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ», COM(2021)0811 final της 14.12.2021.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Η ανακοίνωση για το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας^{4α} υπογραμμίζει ότι οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα αποτελεσματικών, διαλειτουργικών και φιλικών προς τον χρήστη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα. Η διαθεσιμότητα των εν λόγω υποδομών είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη του στόχου της απαλλαγής της αστικής κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την επανεξέταση της αποτελεσματικότητας και του αντικτύπου του παρόντος κανονισμού, να λάβει επίσης υπόψη την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη.

4^α Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ», COM(2021)0811 final της 14.12.2021.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Οι επενδύσεις για την απαλλαγή των επιβατικών μέσων μεταφοράς από τις εκπομπές άνθρακα δεν θα πρέπει να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην πρόσβαση στην κινητικότητα λόγω του κινδύνου αύξησης των προβλημάτων φτώχειας και αποκλεισμού των αραιοκατοικημένων περιοχών από τον τομέα των μεταφορών.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5δ) Ενώ η αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού^{1α} εγγράφεται στην 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.

^{1α} Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Σχέδιο REPowerEU», COM(2022)0230 final της 18.5.2022.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να **ενισχυθούν** οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Αναμένεται ότι οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα

Τροπολογία

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να **αξιολογηθούν** οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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.

Τροπολογία

(9) Αναμένεται ότι οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, ενώ θα επιφέρουν ταυτόχρονα οφέλη για τους χρήστες και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δυνατότητα διατήρησης της καινοτομίας στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. **Στην ΕΕ, η αυτοκινητοβιομηχανία παραμένει ένας από τους πυλώνες της οικονομίας, συνεισφέροντας το 7 % του ευρωπαϊκού ΑΕΠ, δημιουργώντας 4,6 εκατομμύρια**

οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία συνεχίζεται.

θέσεις εργασίας και παραμένοντας στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής καινοτομίας, με 60 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως να επενδύονται στην έρευνα και την ανάπτυξη. Απαιτούνται συνοδευτικά μέτρα στην βιομηχανία, κατά την περιβαλλοντική και ψηφιακή μετάβασή της, με τους Ευρωπαίους κατασκευαστές να αντιμετωπίζουν πλέον τριπλό περιορισμό με τους αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, τις αυξημένες επενδυτικές ανάγκες στην καινοτομία και τον αυξημένο διεθνή ανταγωνισμό. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO₂ πρέπει να γίνουν τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. Οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, τα οποία κινούνται με εξελιγμένα βιοκαύσιμα ή συνθετικά καύσιμα όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001^{1α}. Στα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, και η τεχνολογική καινοτομία συνεχίζεται.

^{1α} Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αναδιατύπωση).

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν σημαντικές πιθανότητες

απαλλαγής ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται, λαμβανομένου παράλληλα υπόψη του γεγονότος ότι δεν υπάρχει τεχνολογία χωρίς περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Σε περίπτωση όπου ο εξηλεκτρισμός δεν είναι δυνατός ή είναι λιγότερο αποτελεσματικός και τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν είναι κατάλληλα ή ανταγωνιστικά από την άποψη του κόστους, η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας επιτρέπει να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με άλλες τεχνολογίες που είναι πιο ώριμες.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9β) Ύστερα από διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα για λόγους συμμόρφωσης με το δίκαιο της ΕΕ και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης

των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να **καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης** οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, **καθώς** και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να **συνάδουν με τη διαθεσιμότητα πρόσφορων όρων, όπως ενός επαρκώς πυκνού δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με στόχο την προώθηση της υιοθέτησης** οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας είναι θεμελιώδης για τη διασφάλιση επάρκειας και πληθώρας λύσεων, τη διατήρηση και επίσπευση της καινοτομίας και της ανάπτυξης, μεταξύ άλλων και στις ανατρεπτικές τεχνολογίες, και για την ευελιξία της αγοράς και την ποικιλομορφία της κοινωνικής συμπεριφοράς. Υπό την έννοια αυτή, είναι σημαντικό να μην μειωθούν οι οδικές μεταφορές με τρόπο περιοριστικό σε μια μοναδική τεχνολογία, αλλά να ενθαρρυνθεί η καινοτομία και η συμπληρωματικότητα μεταξύ των αποδοτικών, εναλλακτικών τεχνολογιών, όπως η συνδυασμένη χρήση υβριδικών οχημάτων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Επιπλέον, μια ενιαία προσέγγιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα κινδύνευε από τη μεγάλη οικονομική, κοινωνική, γεωγραφική ποικιλομορφία και την πολυμορφία των υποδομών εντός και μεταξύ των κρατών μελών, ενώ ένας συνδυασμός συμπληρωματικών τεχνολογιών επιτρέπει σε κάθε περιφέρεια να θέσει σε εφαρμογή τις πλέον κατάλληλες λύσεις για τη μείωση των

εκπομπών.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10β) Συμπληρωματικά προς τις προσπάθειες του παρόντος κανονισμού για την αύξηση της διαθεσιμότητας και της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να εισαχθεί ένας συντελεστής διόρθωσης άνθρακα ο οποίος να αποτυπώνει σωστά τη συμβολή της χρήσης ουδέτερων ως προς το CO₂ καυσίμων, όπως βιοκαυσίμων, βιοαερίων, καυσίμων από βιομάζα και συνθετικών καυσίμων, κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις μειώσεις εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προσφάτως.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας,

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας,

τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών. ***Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η μετάβαση αυτή στις ΜΜΕ κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.***

¹⁴ 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.

¹⁴ 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.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

(11α) Η ταχεία ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού απαιτεί τη διαθεσιμότητα καταρτισμένων φορέων εγκατάστασης. Οι επενδύσεις στην επανεκπαίδευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων θα αποτελέσουν ακρογωνιαίο λίθο στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και θα διασφαλίσουν δίκαιη μετάβαση στον τομέα της παραγωγής φορτηγών.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶.

Τροπολογία

(12) Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη **δημόσιων** υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶. **Είναι επίσης σημαντικό να εγκατασταθούν υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και σε ιδιωτικούς χώρους, όπως π.χ. σε ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, ώστε να διασφαλίζεται η φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Είναι επιτακτική ανάγκη να μην μείνει πίσω καμία περιοχή της Ευρώπης και να αντιμετωπιστούν δεόντως οι ανισότητες μεταξύ περιφερειών, που αφορούν την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, ιδιαίτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές ή περιοχές με ειδικές ανάγκες και συνθήκες, όπως οι αγροτικές, οι αραιοκατοικημένες, οι απομακρυσμένες, οι εξόχως απόκεντρες, οι νησιωτικές και οι ορεινές περιοχές. Αυτό το δημόσιο και ιδιωτικό δίκτυο**

σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού συνιστά πρόσφορο όρο προκειμένου οι κατασκευαστές να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂.

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, COM(2021)0559 final της 14.7.2021.

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, COM(2021)0559 final της 14.7.2021.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Η επαρκής ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για εναλλακτικά καύσιμα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της αγοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και, επομένως, για την επιτυχία του παρόντος κανονισμού· με τον τρόπο αυτό, οποιαδήποτε αύξηση στα επίπεδα φιλοδοξίας του παρόντος κανονισμού για μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων στόχων, θα πρέπει να συσχετίζεται με την αύξηση των στόχων ανάπτυξης στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· στο πλαίσιο αυτό, είναι πρωταρχικής σημασίας να διατηρηθούν και να ενισχυθούν οι επενδύσεις για την ανάπτυξή τους. Θα πρέπει να παρασχεθεί στα κράτη μέλη επαρκής στήριξη και βοήθεια για την επίτευξη αυτού του στόχου λόγω των σημαντικών επενδυτικών αναγκών τους σε μια δεκαετία στην οποία οι φορολογικές τους απώλειες και οι

μεταφορές φορολογικών εσόδων προς εναλλακτικά καύσιμα θα αυξηθούν. Εν προκειμένω, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι το ζήτημα της ανατροφοδότησης συνδέεται άρρηκτα με την ίδια την αυτονομία των οχημάτων, ότι όσο αυτή αυξάνεται τόσο μειώνονται οι ανάγκες συχνής ανατροφοδότησης, και ότι, συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά την αυτονομία των συσσωρευτών, για την ανάπτυξη υποδομών.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12β) Οι ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές φόρτισης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό μπορεί να είναι ανεπαρκείς για τις απαιτήσεις των ενισχυμένων προτύπων απόδοσης εκπομπών CO₂. Κατά συνέπεια, είναι εξαιρετικά σημαντικό οι ενωσιακοί και εθνικοί μηχανισμοί χρηματοδότησης να αποδίδουν προτεραιότητα στη στήριξη για την περαιτέρω ανάπτυξη σχεδίων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13) Η **μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα** απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της

(13) Η **ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, οχημάτων με κυψέλες καυσίμων και άλλων υδρογονοκίνητων οχημάτων αναμφίβολα** θα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα

ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις. **Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με τα επίπεδα-στόχους που προτείνονται στο άρθρο 3α για το έτος 2030, τόσο το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο όσο και το επίπεδο κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα θα παραμείνουν περιορισμένα. Συνεπώς, ο σχετικός αντίκτυπος στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας θα παραμείνει επίσης περιορισμένος.**

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις και **προσαρμογή της συμπεριφοράς έτσι ώστε οι ώρες αιχμής της ζήτησης να αντιμετωπίζονται χωρίς κινδύνους για την ασφάλεια του εφοδιασμού.**

Τροπολογία

(13α) Η προσαρμογή της αγοράς βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών εξαρτάται από τους πρόσφορους όρους που επιτρέπουν στους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων να χρησιμοποιούν τα οχήματα απρόσκοπτα και πιο επικερδώς από τα συμβατικά ντιζελοκίνητα φορτηγά. Η διαθεσιμότητα υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού, τα αποτελεσματικά μέτρα τιμολόγησης του άνθρακα συμπεριλαμβανομένων των τελών χρήσης του οδικού δικτύου που διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO₂, καθώς και υποστηρικτικοί και επαρκώς συγχρονισμένοι κανονισμοί για τα οχήματα, συνιστούν αναγκαίους πρόσφορους όρους που βρίσκονται εκτός του άμεσου ελέγχου των κατασκευαστών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η κατάσταση των πιο σημαντικών πρόσφορων όρων θα πρέπει να παρακολουθείται σε ετήσια βάση. Εάν κριθεί ότι ένας ή περισσότεροι από τους αναγκαίους πρόσφορους όρους δεν συνάδει με τους στόχους σχετικά με το CO₂ για τους κατασκευαστές

οχημάτων, οι στόχοι θα πρέπει να αναθεωρηθούν και να καταργηθούν οι οικονομικές κυρώσεις (τιμήματα υπέρβασης εκπομπών CO₂) για τους κατασκευαστές οχημάτων.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13β) Ορισμένοι αναγκαίοι πρόσφοροι όροι που επιτρέπουν στους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων να χρησιμοποιούν απρόσκοπτα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι καθοριστικοί για την έγκαιρη υιοθέτηση από την αγορά αυτών των οχημάτων. Ως εκ τούτου, η κατάσταση των πιο σημαντικών αναγκαίων πρόσφορων όρων όπως η βέλτιστη δυναμικότητα του δικτύου, η αποθήκευση, οι υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού και τα αποτελεσματικά μέτρα τιμολόγησης του άνθρακα θα πρέπει να παρακολουθούνται τακτικά και να λαμβάνονται υπόψη κατά την αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 23

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

(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 **και χαμηλών** εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. **Οι στόχοι μείωσης των εκπομπών, που γίνονται σταδιακά ολοένα**

επιπέδων-στόχων ανά πενταετία.

και πιο φιλόδοξοι, έχουν αυξήσει το κόστος συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου ανά πενταετία.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί να επισπεύσει τη μετάβαση προς την κινητικότητα ουδέτερου ισοζυγίου του άνθρακα σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Συμπληρωματικά ως προς τις προσπάθειες για την αύξηση της διαθεσιμότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, εισάγεται ένας μηχανισμός βασισμένος σε έναν συντελεστή διόρθωσης άνθρακα για υπολογιστεί δεόντως η συνεισφορά από τη χρήση βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των μεταφορών κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις μειώσεις εκπομπών CO₂ από βαρέα οχήματα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί πρόσφατα. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί να επισπεύσει τη μετάβαση προς την κινητικότητα ουδέτερου ισοζυγίου του άνθρακα σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Συμπληρωματικά ως προς τις προσπάθειες για την αύξηση της διαθεσιμότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, εισάγεται ένας μηχανισμός βασισμένος σε έναν συντελεστή διόρθωσης άνθρακα για υπολογιστεί δεόντως η συνεισφορά από τη χρήση βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των μεταφορών κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις μειώσεις εκπομπών CO₂ από βαρέα οχήματα επαγγελματικά οχήματα που

έχουν ταξινομηθεί πρόσφατα.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί να επισπεύσει τη μετάβαση προς την κινητικότητα ουδέτερου ισοζυγίου του άνθρακα σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Συμπληρωματικά ως προς τις προσπάθειες για την αύξηση της διαθεσιμότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, εισάγεται ένας μηχανισμός βασισμένος σε έναν συντελεστή διόρθωσης άνθρακα για υπολογιστεί δεόντως η συνεισφορά από τη χρήση βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των μεταφορών κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις μειώσεις εκπομπών CO₂ από βαρέα οχήματα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί πρόσφατα.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14γ) Σε αντίθεση με τον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων, τα επαγγελματικά οχήματα είναι απαραίτητα και ευέλικτα εργαλεία για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων και παραμένουν ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η οικονομική προσιτότητα για τον πελάτη, η περιορισμένη αυτονομία οδήγησης, οι μεγάλοι χρόνοι φόρτισης και η μειωμένη ικανότητα φόρτισης είναι παράγοντες που ενδέχεται να παρεμποδίσουν την ταχεία

μετάβαση σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14δ) Πρέπει να αναπτυχθεί μια ολοκληρωμένη σειρά αναγκαίων πρόσφορων όρων, ώστε να καταστεί δυνατή η ταχεία μετάβαση σε μηδενικές εκπομπές. Η παροχή επαρκών πόρων στους πελάτες για την κάλυψη του χάσματος των τιμών σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα και η διαθεσιμότητα επαρκώς πυκνών υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα οχήματα αποτελούν βασικούς παράγοντες διευκόλυνσης.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14ε) Η πράσινη μετάβαση θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τη σημασία της κοινωνικής διάστασης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι νέες τεχνολογίες δεν θα επηρεάσουν την οικονομική προσιτότητα και την προσβασιμότητα για όλους. Κατά την έγκριση νέων προτύπων CO₂ για βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι επίσης σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι σοβαρές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της ψηφιακής και της πράσινης μετάβασης και η ανάγκη διασφάλισης της απασχόλησης και διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της Ένωσης.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 στ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14στ) Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει αυτή η μετάβαση στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις πληγείσες περιφέρειες και κοινότητες που ενδέχεται να είναι πιο ευάλωτες λόγω της παρουσίας μιας αυτοκινητοβιομηχανίας υψηλής έντασης.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, **αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με**

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις εξειδικευμένες χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει χρήσεις όπως **πολύ βαρέα επαγγελματικά οχήματα και** βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, **η αναθεώρηση του**

ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.

παρόντος κανονισμού θα πρέπει, σε μια πιθανή αναθεώρηση των στόχων, να λαμβάνει υπόψη την τεχνολογική εξέλιξη αυτών των οχημάτων. Είναι σημαντικό να αξιολογούνται οι εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής από βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο Ένωσης. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα πρέπει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, να αξιολογήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση και τη συνεπή υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μέτρα επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, νομοθετικών προτάσεων.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Οι πολύ βαρείς συνδυασμοί (EHC) είναι οχήματα με μάζα, και συχνά και διαστάσεις επίσης, που υπερβαίνουν τις τυποποιημένες. Έχουν αυξημένο κέρδος ενεργειακής απόδοσης και μικρότερη σχετική χρήση καυσίμων, λόγω του υψηλότερου ωφέλιμου φορτίου σε σύγκριση με τον μέσο όρο των φορτηγών της ΕΕ. Ωστόσο, στον παρόντα τύπο υπολογισμού σχετικά με τους στόχους των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για το CO₂, αυτό δεν λαμβάνεται υπόψη. Προκειμένου να διορθωθεί αυτό και να αποτυπωθούν πιο ρεαλιστικά οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ο τύπος υπολογισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15β) *Ύστερα από διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα για λόγους συμμόρφωσης με το δίκαιο της ΕΕ και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.*

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15γ) *Τα ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα, όπως το βιοαέριο, τα βιοκαύσιμα ή τα συνθετικά καύσιμα μπορούν ήδη και σήμερα να συμβάλλουν σε σημαντικές μειώσεις του CO₂ και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, και διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη μετάβαση. Ταυτόχρονα, μπορούν στο μέλλον να αποτελέσουν μέρος της λύσης σε περιπτώσεις όπου είναι αδύνατο ή δύσκολο να υπάρξει ένα ηλεκτροκίνητο ή υδρογονοκίνητο φορτηγό.*

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 δ (νέα)

(15δ) Δεδομένου ότι σημαντικό μέρος των φορτηγών που παράγονται στην ΕΕ εξάγονται παγκοσμίως και ότι ο τομέας αυτός είναι εκτεθειμένος σε ισχυρό διεθνή ανταγωνισμό, η βιομηχανική ηγετική θέση των Ευρωπαϊκών κατασκευαστών και προμηθευτών που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο προστατεύεται και ενισχύεται μέσω της τήρησης όσο το δυνατόν περισσότερο της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας, η οποία είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ικανότητας καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 ε (νέα)

(15ε) Η νομοθεσία αυτή διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην παροχή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε οχήματα μηδενικών εκπομπών έναντι οχημάτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, καθώς μειώνει σταδιακά τις οικονομικές διαφορές μεταξύ τους. Ωστόσο, είναι κρίσιμης σημασίας η παροχή επαρκούς στήριξης από άλλες ενωσιακές και εθνικές νομοθετικές διατάξεις καθώς και από χρηματοδοτικούς μηχανισμούς και πόρους, προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να καταστούν οι μεταφορές μηδενικών εκπομπών οικονομικά βιώσιμες.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

(17) Λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων από το 2030 και εξής, 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 (στο εξής: ZLEV) δεν θα εξυπηρετούσε πλέον τον αρχικό του σκοπό και θα υπονόμευε την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030.

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Παραμονή του ZLEV.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

(18) 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 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και το συμπέρασμα ήταν ότι η δυνατότητα αυτή θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Επομένως, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με

(18) Τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδα που προορίζονται για συγκεκριμένη γραμμή του προϋπολογισμού για τα συνοδευτικά μέτρα για την αυτοκινητοβιομηχανία του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, με στόχο τη διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία, μετριάζοντας κυρίως οποιαδήποτε αρνητική επίπτωση της μετάβασης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ως προς την απασχόληση, σε όλα τα κράτη μέλη, ιδίως στις περιοχές και τις κοινότητες που επηρεάζονται περισσότερο από τη

το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

μετάβαση.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου αυτοκινήτων, όπως οι γεωργικοί και δασικοί ελκυστήρες, τα οχήματα που **σχεδιάζονται και** κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και τα ερπυστριοφόρα οχήματα, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται και, κατά συνέπεια, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου αυτοκινήτων, όπως οι γεωργικοί και δασικοί ελκυστήρες, τα οχήματα που κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις **και τις δυνάμεις ασφαλείας** και τα ερπυστριοφόρα οχήματα, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται και, κατά συνέπεια, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριματοφόρα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

Τροπολογία

Τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριματοφόρα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών. **Από την άλλη πλευρά, τα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού και για τον σκοπό του υπολογισμού της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τους συγκεκριμένους οικείους στόχους σχετικά με τις εκπομπές CO₂.**

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23) *Για τους σκοπούς της δυνατότητας μεταφοράς οχημάτων μεταξύ κατασκευαστών που θεσπίστηκε προσφάτως, καθώς και της θέσπισης εξαίρεσης των κατασκευαστών που παράγουν μικρό μόνο αριθμό οχημάτων, θα πρέπει να προστεθεί στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 ορισμός του όρου «ομάδα συνδεδεμένων οντοτήτων», σύμφωνα ουσιαστικά με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰ για τα ελαφρά οχήματα.*

διαγράφεται

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

Αιτιολόγηση

Η υλοποίηση ενός μηχανισμού μεταφοράς, όπως προτείνεται, μεταξύ επιχειρήσεων που εμπίπτουν στο πεδίο των κριτηρίων που χαρακτηρίζουν έναν «όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών» θα δημιουργούσε πιθανές στρεβλώσεις στην αγορά επειδή ορισμένοι μόνο από τους Ευρωπαίους κατασκευαστές θα επωφελούνταν από αυτήν τη διάταξη. Επιπλέον, η μέθοδος αυτή θα δημιουργούσε δύο πιθανές κυρίαρχες θέσεις της αγοράς.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

(24) Για τον καθορισμό των υποχρεώσεων των μεμονωμένων κατασκευαστών, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ στο σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων για τον νέο στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποτυπωθούν σε ειδικούς στόχους μείωσης για τις επιμέρους ομάδες, οι οποίες θα πρέπει να καθοριστούν με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που περιλαμβάνουν.

(24) Για τον καθορισμό των υποχρεώσεων των μεμονωμένων κατασκευαστών, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ στο σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων για τον νέο στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να αποτυπωθούν σε ειδικούς στόχους μείωσης για τις επιμέρους ομάδες, οι οποίες θα πρέπει να καθοριστούν με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που περιλαμβάνουν, **αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές καθυστερήσεις παράδοσης και την καθυστερημένη διάθεση στην αγορά ορισμένων ομάδων οχημάτων που πλήττονται από τις δυσκολίες εφοδιασμού ορισμένων κατασκευαστικών στοιχείων και δεν οφείλονται στους κατασκευαστές.**

Αιτιολόγηση

Οι κατασκευαστές δεν πρέπει να θεωρούνται υπεύθυνοι εάν εξωγενείς δυσκολίες εφοδιασμού (σχετικά με τους ημιαγωγούς, για παράδειγμα) καθυστερούν τη διάθεση ορισμένων μοντέλων οχημάτων στην αγορά και επηρεάζουν, λόγω αυτού του γεγονότος, τον εφοδιασμό την ευρωπαϊκή δύναμη καθαρών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)

(27α) Τα λεωφορεία χαμηλού σημείου εισόδου που ταξινομούνται μόνο στην κατηγορία II είναι σχεδιασμένα για υπεραστική λειτουργία και μπορούν να προσδιορίζονται με σαφήνεια. Λόγω των προφίλ της υπεραστικής χρήσης τους δεν θα πρέπει να υπόκεινται στους στόχους μηδενικών εκπομπών που ισχύουν για τα αστικά λεωφορεία. Αντίθετα, τα οχήματα χαμηλής εισόδου της κατηγορίας II θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως

υπερυψωμένα υπεραστικά οχήματα και πούλμαν.

Αιτιολόγηση

Μόνο τα οχήματα με αστικό προφίλ χρήσης θα πρέπει να υπόκεινται στον στόχο οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία (άρθρο 3β). Τα λεωφορεία κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο και προφίλ υπεραστικής χρήσης χρησιμοποιούνται σε υπεραστικές λειτουργίες και ως εκ τούτου θα πρέπει να μην υπόκεινται στις απαιτήσεις της εντολής μηδενικών εκπομπών οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι ομάδες οχημάτων 31-L2 (κατηγορία II 2 αξόνων με χαμηλή είσοδο) και 33-L2 (κατηγορία II 3 αξόνων με χαμηλή είσοδο) θα πρέπει να μεταφερθούν από την ομάδα οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο ισχύος της εντολής μηδενικών εκπομπών («MZE») στην ομάδα οχημάτων που υπόκεινται στους στόχους μείωσης των CO₂ («MCO₂»). Ο αντίκτυπος όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ είναι πολύ χαμηλός, διότι οι ομάδες οχημάτων 31-L2 και 33-L2 έχουν συνολικό μερίδιο εκπομπών από όλα τα επαγγελματικά οχήματα περίπου 1%. Το μερίδιο αγοράς για τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο ανέρχεται περίπου στο 11% όλων των οχημάτων M3 τα οποία ευθύνονται για περίπου το 9% των συνολικών εκπομπών σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων (παράρτημα 8, πίνακας 11). Τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο είναι ειδικά σχεδιασμένα για υπεραστικές μεταφορές με μειωμένη ροή και χωρητικότητα επιβατών σε σύγκριση με τα πλήρως χαμηλού δαπέδου λεωφορεία που έχουν σχεδιαστεί για αστική λειτουργία.

Τροπολογία 43

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους **2029, διότι δεν θεωρείται πλέον αναγκαίος μετά το εν λόγω χρονικό διάστημα ως κίνητρο για την προώθηση της εισόδου οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.**

Τροπολογία

(28) Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να εφαρμοστεί για τελευταία φορά για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους **2039, προκειμένου να συνεχίσει να προωθεί την είσοδο οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.**

Αιτιολόγηση

Η διεύθυνση στην αγορά των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων είναι αβέβαιη και συνδέεται αυστηρά με τη διαθεσιμότητα πρόσφορων γενικών όρων και με την αποδοχή από τους πελάτες. Ο κανονισμός θα πρέπει να συνεχίσει να προβλέπει κάποια ευελιξία που βοηθά τους κατασκευαστές οχημάτων στην προώθηση και πώληση των νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Για τους λόγους αυτούς, ο συντελεστής «ZLEV» (οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών) θα πρέπει να επεκταθεί

καθ' όλη την περίοδο ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.

Τροπολογία

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων, **καθώς και η μεταφορά υπαρχόντων οχημάτων που έχουν μετασκευαστεί σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η μετασκευή υπαρχόντων οχημάτων συνιστά σημαντική ευκαιρία για την επιτάχυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος και τη χρήση των πόρων.**

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42α) Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί να επισπεύσει τη μετάβαση προς την κινητικότητα ουδέτερου ισοζυγίου του άνθρακα με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο. Συμπληρωματικά ως προς τις προσπάθειες για την αύξηση της διαθεσιμότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, εισάγεται ένας μηχανισμός βασισμένος σε έναν συντελεστή διόρθωσης άνθρακα ο οποίος υπολογίζει δεόντως τη συνεισφορά από τη χρήση βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των μεταφορών,

μεταξύ άλλων βιοκαυσίμων, καυσίμων από βιομάζα καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης, κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις μειώσεις εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί πρόσφατα.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42β) Προκειμένου να επιταχυνθεί η μετάβαση, εισάγεται ένας μηχανισμός βασισμένος σε έναν συντελεστή διόρθωσης άνθρακα ο οποίος αποτυπώνει την ένταση του CO₂ και το μερίδιο καυσίμων που είναι ουδέτερα ως προς το CO₂.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42γ) εισάγεται ένας νέος ορισμός για τα «ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα» προκειμένου να περιλαμβάνονται ανανεώσιμα καύσιμα όπως ορίζονται στην οδηγία 2018/2001, μεταξύ άλλων βιοκαύσιμα, βιοαέριο, βιορευστά, καύσιμα βιομάζας και ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης ή καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) N_1 , που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, N_2 και N_3 .

Τροπολογία

β) με μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος άνω των 5 τόνων και N_3 .

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) εφαρμόζεται επίσης, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, στα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Οι ομάδες οχημάτων 11, 12 και 16 από την κατηγορία $N3$ δεν υπόκεινται στους στόχους για τις εκπομπές CO_2 που καθορίζονται στο άρθρο 3α του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 – σημείο 23 α (νέο)

23α) «καύσιμο ουδέτερο ως προς το CO₂»: κάθε καύσιμο όπου οι εκπομπές του χρησιμοποιούμενου καυσίμου θεωρούνται μηδενικές και, συνεπώς, δεν παράγει καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ή αποτύπωμα άνθρακα, ενώ συμμορφώνεται με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας και τα κριτήρια βιωσιμότητας που προβλέπονται στην οδηγία 2018/2001 και στις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Αυτά τα καύσιμα περιλαμβάνουν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, βιορευστά, καύσιμα βιομάζας και ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης ή καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – σημείο 23 β (νέο)

23β) «συντελεστής διόρθωσης άνθρακα (CCF)»: συντελεστής με τον οποίο εφαρμόζεται διόρθωση ως προς τις εκπομπές CO₂ αγωγού εξαγωγής των οχημάτων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, ώστε να αποτυπώνεται η ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το ποσοστό των ουδέτερων ως το CO₂ καυσίμων, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 23α) του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **100 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034 κατά **45 %**.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά

Τροπολογία

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **80 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 **και καταλήγει σταδιακά στο 100% σύμφωνα με την ανάπτυξη της αγοράς και των αναγκαίων πρόσφορων όρων.**

Τροπολογία

β) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2030 έως 2034 κατά **30 %**.

Τροπολογία

γ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039 κατά

65 %

50 %

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής των ετών 2040 και εξής κατά **90** %.

δ) για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων για τις περιόδους υποβολής των ετών 2040 και εξής κατά **75** %.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3γ

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Το περιεχόμενο του άρθρου 3γ δεν είναι σαφές από την άποψη των αναθετουσών αρχών. Οι δημόσιες συμβάσεις δεν θα πρέπει να περιπλέκονται περαιτέρω σε μια κατάσταση όπου οι δημόσιες αρχές στοχεύουν ήδη στην πράσινη μετάβαση. Οι προτεινόμενες απαιτήσεις είναι ασαφείς και δυσανάλογες σε σχέση με τα καθήκοντα και τις εξουσίες των αναθετουσών αρχών. Οι αρχές δημόσιων συγκοινωνιών έχουν πολύ μικρό πεδίο επιρροής, για παράδειγμα, την αξιοπιστία της παράδοσης ή τη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) τα δεδομένα που δηλώθηκαν για τα

α) τα δεδομένα που δηλώθηκαν για τα

νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων και

νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων, *συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών* και

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α) Στο άρθρο 4, πρώτη παράγραφο, εισάγεται το ακόλουθο στοιχείο β α):

β α) την εφαρμογή του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα (CCF) που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 (νέα) του παραρτήματος Ι.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β) Μεθοδολογία ταξινόμησης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα

προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

Άρθρο 4α

Ύστερα από διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η Επιτροπή διατυπώνει μεθοδολογία για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ουδέτερα καύσιμα ως

προς το CO₂ για λόγους συμμόρφωσης με το δίκαιο της ΕΕ και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιουλίου 2020 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων **μέχρι την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2029**, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Τροπολογία

Από την 1η Ιουλίου 2020 και για κάθε μεταγενέστερη περίοδο υποβολής στοιχείων, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κατασκευαστή, τον συντελεστή μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά **3 %** κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή στον εν λόγω συντελεστή των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N, πλην των οχημάτων των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά **1,5 %** κατ' ανώτατο όριο.

Τροπολογία

4. Ο συντελεστής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά **10 %** κατ' ανώτατο όριο. Η συμβολή στον εν λόγω συντελεστή των οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N, πλην των οχημάτων των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, μειώνει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά **3 %** κατ' ανώτατο όριο.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο δ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. **Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.**

Τροπολογία

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 8 – εδάφιο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) όταν, σε οποιαδήποτε **από τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2028, 2030 έως 2033, 2035 έως 2038**, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το όριο των χρεωστικών μορίων εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·

Τροπολογία

α) όταν, σε οποιαδήποτε **περίοδο** υποβολής στοιχείων, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών υπερβαίνει το όριο των χρεωστικών μορίων εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) όταν, κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034, 2039 και 2040, το άθροισμα των χρεωστικών μορίων εκπομπών μείον το άθροισμα των πιστωτικών μορίων εκπομπών είναι θετικό·

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Δεδομένου του εξαιρετικά υψηλού επιπέδου κυρώσεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να παρασχεθεί ευελιξία στους κατασκευαστές ώστε να μεταφέρουν όχι μόνο πιστωτικά αλλά και χρεωστικά μόρια χωρίς την επιβολή υποχρεωτικής εκκαθάρισης των χρεωστικών μορίων εντός προθεσμίας 5 ετών.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 13 στ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Τα ποσά των διοικητικών προστίμων θεωρούνται έσοδο για **τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.**

4. Τα ποσά των διοικητικών προστίμων θεωρούνται έσοδο για **τη συγκεκριμένη γραμμή του προϋπολογισμού για τα συνοδευτικά μέτρα για την αυτοκινητοβιομηχανία του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα.**

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή το **2028** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό

Η Επιτροπή το **αργότερο έως το 2027** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει

Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ετησίως, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση των αναγκαίων πρόσφορων όρων για την εισαγωγή στην αγορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αξιολογεί ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

α) ταξινομήσεις βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη,

β) την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη,

γ) την εφαρμογή τελών χρήσης του οδικού δικτύου διαφοροποιημένων ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ στα κράτη μέλη,

δ) το επίπεδο της μέσης τιμής των δικαιωμάτων στο πλαίσιο του νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών που καλύπτει τις οδικές μεταφορές,

ε) άλλα μέτρα που στηρίζουν τη χρήση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Εάν κριθεί ότι ένας ή περισσότεροι από τους αναγκαίους πρόσφορους όρους, ιδίως από τους προβλεπόμενους στα στοιχεία β), γ) ή δ), δεν συνάδει με τους στόχους των κατασκευαστών οχημάτων των άρθρων 3α και 3β του παρόντος κανονισμού, οι στόχοι αναθεωρούνται και τα τιμήματα υπέρβασης των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού καταργούνται.

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή δημοσιεύει, το συντομότερο δυνατόν αλλά το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, έκθεση στην οποία προσδιορίζει μια κοινή ενωσιακή μεθοδολογία αξιολόγησης και συνεχούς υποβολής στοιχείων για τις εκπομπές CO₂ ολόκληρου του κύκλου ζωής των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει την εν λόγω αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα παρακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 4α, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος

κανονισμού].·

κανονισμού].

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].·

Τροπολογία

Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3β, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Η Επιτροπή εγκρίνει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 3β παράγραφος 2 το αργότερο 18 μήνες μετά την έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Αιτιολόγηση

Απαιτείται για την εξασφάλιση εμπιστοσύνης κατά την αγορά αστικών λεωφορείων.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 13

Τροπολογία

Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο **4α**, στο άρθρο 11 παράγραφος 2,

παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.

στο άρθρο 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, στο άρθρο 13γ παράγραφος 3, στο άρθρο 13δ παράγραφος 2, στο άρθρο 13ε παράγραφος 4, στο άρθρο 13στ παράγραφος 2 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο.

Αιτιολόγηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή να αναπτύξει μια μεθοδολογία για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO₂ για λόγους συμμόρφωσης.

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 17 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13γ παράγραφος 3, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 1»·

Τροπολογία

γ) στην παράγραφο 6, η φράση «του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο και του άρθρου 14 παράγραφος 1» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «του άρθρου **4α**, του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 13 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, του άρθρου 13γ παράγραφος 3, του άρθρου 13δ παράγραφος 2, του άρθρου 13στ παράγραφος 2 και του άρθρου 14 παράγραφος 1»·

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – σημείο 1 – σημείο 1.1.2 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Ομάδα οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα Ι του	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού

κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Τροπολογία</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διορθώνει ένα τυπογραφικό σφάλμα. Η ομάδα οχημάτων 35γ στο Παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 θα αντιστοιχούσε εσφαλμένα σε δύο διαφορετικές επιμέρους ομάδες, 35-FE και 39 FE, στον παρόντα κανονισμό. Αντίθετα, η ομάδα οχημάτων 39γ θα πρέπει να αποδίδεται μόνο στην επιμέρους ο ομάδα οχημάτων 39-FE.

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 1 – σημείο 1.2

Κατηγορία οχήματος	Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξωμα που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο

Ελκυστήρας

προσάρτημα 2 του
παραρτήματος Ι του
κανονισμού
(ΕΕ) 2018/858:
09, 10, 15, 16, 18, 19, 20,
23, 24, 25, 26, 27, 28, 31·
Μέγιστη ταχύτητα που
δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

Τροπολογία

Κατηγορία οχήματος

Διαμόρφωση πλαισίου

N

Συμπαγές

Κριτήρια για τα
επαγγελματικά οχήματα
Για τη συμπλήρωση του
κωδικού για το αμάξωμα
που αναφέρεται στην
καταχώριση 38 του
πιστοποιητικού
συμμόρφωσης
χρησιμοποιείται ένα από
τα ακόλουθα ψηφία, όπως
απαριθμούνται στο
προσάρτημα 2 του
παραρτήματος Ι του
κανονισμού
(ΕΕ) 2018/858:
09, 10, 15, 16, 17, 18, 19,
20, 23, 24, 25, 26, 27, 28,
31·

Αιτιολόγηση

Προσθήκη του κωδικού αμαξώματος «17 Ξυλεία» σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 678/2011 προκειμένου να εκπληρώνεται η αιτιολογική σκέψη (21) όπου τα οχήματα δασοκομίας αναφέρονται ότι εξαιρούνται από την υποχρέωση εκπλήρωσης των στόχων για το CO₂.

Αιτιολογική σκέψη (21): Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για οχήματα ειδικής χρήσης, όπως οι κινητοί γερανοί, τα οχήματα μεταφοράς υδραυλικού πολυεξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς μεγάλου φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς.

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.1

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO₂ ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος

Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v* που ανήκει σε επιμέρους ομάδα *sg* ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Όπου:

\sum_{mp} το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης *mp* που παρατίθενται στον πίνακα 2·

sg η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα *v* σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·

$W_{sg,mp}$ ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·

$CO2_{v,mp}$ οι εκπομπές CO₂ σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης *mp*, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·

$CO2p_{v,mp}$ οι εκπομπές CO₂ σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v*, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης *mp*, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO2_{v,mp}$ και $CO2p_{v,mp}$ ορίζονται σε 0.

Τροπολογία

2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO₂ ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος

Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος *v* που ανήκει σε επιμέρους ομάδα *sg* ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Όπου:

- Σ_{mp} το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στον πίνακα 2·
- sg η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα v σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·
- $W_{sg,mp}$ ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·
- $CO_{2v,mp}$ οι εκπομπές CO₂ σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·
- $CO_{2p,mp}$ οι εκπομπές CO₂ σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
- CCF_i είναι ο Συντελεστής Διόρθωσης Άνθρακα για το καύσιμο ή το μείγμα καυσίμων σε χρήση i, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο (25) και υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος.

Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO_{2v,mp}$ και $CO_{2p,mp}$ ορίζονται σε 0.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.1.1

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>											
Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg)*	Προφίλ χρήσης (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Τροπολογία</i>											
Επιμέρους ομάδα	Προφίλ χρήσης (mp)**										

οχημάτων (sg)*	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Αιτιολόγηση

Οι συντελεστές στάθμισης προφίλ χρήσης (*Wsg,mp*) των ομάδων 53 (μεσαία φορτηγά τύπου θαλάμου) και 54 (μεσαία φορτηγά τύπου βαν) άλλαξαν προκειμένου να αποτυπώνουν καλύτερα τη συνήθη χρήση αυτών των οχημάτων. Επιτόπια δεδομένα καταδεικνύουν μάλιστα ότι τα προφίλ περιφερειακής κατανομής έχουν υψηλότερο ποσοστό σε σύγκριση με τον χρόνο που δαπανούν αυτά τα οχήματα σε κύκλους αστικής κατανομής.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Όπου:

Σ_v το άθροισμα για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7β·

CO_{2v} οι ειδικές εκπομπές CO₂ νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·

CO_{2p_v} οι ειδικές εκπομπές CO₂ του πρωτογενούς οχήματος του νέου

Όπου:

Σ_v το άθροισμα για όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg, **συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών**, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7β·

CO_{2v} οι ειδικές εκπομπές CO₂ νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, όπως προσδιορίζονται

	βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·		σύμφωνα με το σημείο 2.1·
V_{sg}	ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg·	$CO2p_v$	οι ειδικές εκπομπές CO_2 του πρωτογενούς οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος ν, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με το σημείο 2.1·
$V_{pv_{sg}}$	ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg, τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO_2 των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του σημείου 2.2.3·	V_{sg}	ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην επιμέρους ομάδα sg·
PL_{sg}	το μέσο ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·	$V_{pv_{sg}}$	ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg, τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO_2 των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του σημείου 2.2.3·
PN_{sg}	ο μέσος αριθμός επιβατών των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.		
		PL_{sg}	το μέσο ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5·

PN_{sg}

ο μέσος αριθμός επιβατών των οχημάτων στην επιμέρους ομάδα sg, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.5.

Αιτιολόγηση

Τα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να συνεχίσουν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Εξάλλου, το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να διευρυνθεί έτσι ώστε τα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών να μπορούν να συνυπολογίζονται για τη συγκεκριμένη απόδοση ενός κατασκευαστή σχετικά με τις εκπομπές CO₂ κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής στοιχείων

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2.3.2 Περίοδοι υποβολής στοιχείων από το 2025 έως 2029
[...]

2.3.2 Περίοδοι υποβολής στοιχείων από το 2025 και εξής
[...]

Αιτιολόγηση

Σημειώνεται ότι η διείσδυση στην αγορά των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων είναι ακόμα αβέβαιη και εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα πρόσφορων όρων και την αποδοχή από τους πελάτες. Ο κανονισμός θα πρέπει να συνεχίσει να παρέχει κάποια ευελιξία προκειμένου να βοηθήσει τους κατασκευαστές οχημάτων να πωλούν νέα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Για τους λόγους αυτούς, ο συντελεστής ZLEV θα πρέπει να παραταθεί για τη διάρκεια του κανονισμού και η μέγιστη συνεισφορά του συντελεστή ZLEV θα πρέπει να αυξηθεί.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.3 – σημείο 2.3.3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2.3.3 Περίοδοι υποβολής στοιχείων από το 2030
ZLEV = 1

διαγράφεται

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

[...]

Όπου:

- $V_{zev_{sg}}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα sg·
- $V_{pv_{sg}}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg, τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του σημείου 2.2·
- V_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα sg·
- V ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή.

Τροπολογία

[...]

Όπου:

- $V_{zev_{sg}}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών του κατασκευαστή σε μια επιμέρους ομάδα sg·
- $V_{pv_{sg}}$ ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός της επιμέρους ομάδας sg, τα οποία συνυπολογίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 7β, με τις εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων τους κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του σημείου 2.2·
- V_{sg} ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή, ***συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών*** σε μια επιμέρους ομάδα sg·
- V ο αριθμός των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή, ***συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***.

Αιτιολόγηση

Τα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να συνεχίσουν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, όσον αφορά τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, αυτά τα οχήματα θα είναι τα πρώτα που θα κυκλοφορήσουν στην αγορά (για παράδειγμα, για αποκομιδή αστικών απορριμμάτων). Για τον σκοπό αυτόν, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού θα πρέπει

*να διευρυνθεί έτσι ώστε τα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών να μπορούν να
συνυπολογίζονται για τη συγκεκριμένη απόδοση ενός κατασκευαστή σχετικά με τις εκπομπές
CO₂ κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου αναφοράς.*

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2 – σημείο 2.7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2.7. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4

Για κάθε κατασκευαστή υπολογίζονται οι ακόλουθες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂:

2.7.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2019 έως το 2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg}	το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2.
$ZLEV$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3.
$share_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4.
zev_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4.
pv_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4.
MPW_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6.
$avgCO_{2sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2.
$avgCO_{2p_{sg}}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2.
rCO_{2sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

Τροπολογία

Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4

Για κάθε κατασκευαστή υπολογίζονται οι ακόλουθες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂:

2.7.1. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2019 έως το 2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO_{2sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO_{2sg} \times$$

$share_{sgEHC}$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg} το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2·

$ZLEV$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·

$share_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

zev_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

pv_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·

$avgCO_{2sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

$avgCO_{2p_{sg}}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

rCO_{2sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ είναι το ποσοστό εντός της επιμέρους ομάδας sg των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας N3 του κατασκευαστή που επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν σε μία κατηγορία εκπομπών EHC

α_{sg} είναι ο συντελεστής αποζημίωσης για την προσαρμογή των επιπτώσεων του υψηλότερου ωφέλιμου φορτίου μιας κατηγορίας EHC στα φορτηγά του κατασκευαστή, αναλόγως του μέσου όρου της μέγιστης αποδεκτής εν λειτουργία μάζας του συνδυασμού με χρήση της σταθμισμένης τιμής του αποτελέσματος των ακόλουθων τύπων:

EHC

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4-30})/100, \text{ για φορτηγά } 8x4$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other+19})/100, \text{ για άλλα φορτηγά EHC}$$

$avgGVW_{sg comb}$

είναι ο ειδικός για τον κατασκευαστή μέσος όρος στη χώρα ταξινόμησης για τη μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα συνδυασμού (τόνοι) για τα υπό εξέταση φορτηγά EHC στην επιμέρους ομάδα sg , όταν πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

Για τους σκοπούς του υπολογισμού των εκπομπών CO₂, ένα φορτηγό που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό θεωρείται μέρος ενός EHC εάν το φορτηγό είναι στην κατηγορία N3 και η μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα του συνδυασμού οχήματος στη χώρα ταξινόμησης είναι μεγαλύτερη από 60 τόνους και έχει αναφερθεί σύμφωνα με το στοιχείο ιη) του Μέρους Α του Παραρτήματος IV.

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 3 – σημείο 3.2 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Περίοδοι αναφοράς που ισχύουν για τις επιμέρους ομάδες	
Οι ακόλουθες περίοδοι υποβολής στοιχείων εφαρμόζονται ως περίοδοι αναφοράς στις επιμέρους ομάδες οχημάτων:	
Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους που εφαρμόζεται ως περίοδος αναφοράς
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Όλες οι άλλες	2025
<i>Τροπολογία</i>	
Περίοδοι αναφοράς που ισχύουν για τις επιμέρους ομάδες	
Οι ακόλουθες περίοδοι υποβολής στοιχείων εφαρμόζονται ως περίοδοι αναφοράς στις επιμέρους ομάδες οχημάτων:	
Επιμέρους ομάδα οχημάτων sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους που εφαρμόζεται ως περίοδος αναφοράς
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1,2, 3, 11, 12, 16</i>	2020
Όλες οι άλλες	2025

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – σημείο 4 – σημείο 4.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4.2 Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών

Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες sg περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO₂, CO₂(X), των στόχων ειδικών εκπομπών T(X) και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ ET(X)_γ:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Τροπολογία

4.2 Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών

Οι ακόλουθες επιμέρους ομάδες sg περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO₂, CO₂(X), των στόχων ειδικών εκπομπών T(X) και της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ ET(X)_γ:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών

παράγραφος 1 στοιχείο α)	μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Αιτιολόγηση

Μόνο τα οχήματα με αστικό προφίλ χρήσης θα πρέπει να υπόκεινται στον στόχο οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία (άρθρο 3β). Τα λεωφορεία κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο και προφίλ υπεραστικής χρήσης χρησιμοποιούνται σε υπεραστικές λειτουργίες και ως εκ τούτου θα πρέπει να μην υπόκεινται στις απαιτήσεις της εντολής μηδενικών εκπομπών οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι ομάδες οχημάτων 31-L2 (κατηγορία II 2 αξόνων με χαμηλή είσοδο) και 33-L2 (κατηγορία II 3 αξόνων με χαμηλή είσοδο) θα πρέπει να μεταφερθούν από την ομάδα οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο ισχύος της εντολής μηδενικών εκπομπών («MZE») στην ομάδα οχημάτων που υπόκεινται στους στόχους μείωσης των CO₂ («MCO₂»). Ο αντίκτυπος όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ είναι πολύ χαμηλός, διότι οι ομάδες οχημάτων 31-L2 και 33-L2 έχουν συνολικό μερίδιο εκπομπών από όλα τα επαγγελματικά οχήματα περίπου 1 %.

Το μερίδιο αγοράς για τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο ανέρχεται περίπου στο 11% όλων των οχημάτων M3 τα οποία ευθύνονται για περίπου το 9% των συνολικών εκπομπών σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων (παράρτημα 8, πίνακας 11). Τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο είναι ειδικά σχεδιασμένα για υπεραστικές μεταφορές με μειωμένη ροή και χωρητικότητα επιβατών σε σύγκριση με τα πλήρως χαμηλού δαπέδου λεωφορεία που έχουν σχεδιαστεί για αστική λειτουργία.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 4.3.1 – πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Ρυμουλκούμενα		0	7,5%	7,5%	7,5%
Ημιρυμουλκούμενα		0	15%	15%	15%

Τροπολογία

Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	15%	50%	70%
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30%	50%	70%

Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	30%	50%	70%
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Πούλμαν (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Ρυμουλκούμενα		0	7,5%	7,5%	7,5%
Ημιρυμουλκούμενα		0	15%	15%	15%

Αιτιολόγηση

Μόνο τα οχήματα με αστικό προφίλ χρήσης πρέπει να υπόκεινται στον στόχο οχημάτων μηδενικών εκπομπών για τα αστικά λεωφορεία (άρθρο 3β) Τα λεωφορεία κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο και σημαντικό προφίλ υπεραστικής χρήσης χρησιμοποιούνται σε υπεραστικές λειτουργίες και, επομένως, θα πρέπει να μην υπόκεινται στην εντολή για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, προτείνεται η μετάβαση των 31-L2 (2 αξόνων κατηγορίας II χαμηλής εισόδου) και 33-L2 (3 αξόνων κατηγορίας II χαμηλής εισόδου) από «MZE» σε «MCO₂», δηλαδή από την εντολή για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ μαζί με τα πούλμαν. Ο αντίκτυπος όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ είναι πολύ χαμηλός, διότι οι ομάδες οχημάτων 31-L2 και 33-L2 έχουν συνολικό μερίδιο εκπομπών από όλα τα επαγγελματικά οχήματα περίπου 1 %. Το μερίδιο αγοράς για τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο ανέρχεται στο 11% όλων των οχημάτων M3, σύμφωνα με την ανάλυση στόλου της ACEA για την περίοδο 2015-2019, ενώ τα M3 ευθύνονται για το 9% των συνολικών εκπομπών σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων (παράρτημα 8, πίνακας 11). Τα οχήματα κατηγορίας II με χαμηλή είσοδο δεν μπορούν να θεωρηθούν ως επιλογή διαφυγής από τον στόχο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών για αστικά λεωφορεία, καθώς η ροή και η χωρητικότητα των επιβατών είναι συνήθως μειωμένες σε σύγκριση με τα λεωφορεία πλήρους χαμηλού δαπέδου που είναι σχεδιασμένα για αστική λειτουργία.

Πέρα από τα ανωτέρω, οι εν λόγω κατηγορίες οχημάτων δεν αποτελούν μέρος της νομοθεσίας για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις, δεδομένου ότι δεν θεωρούνται αστικά οχήματα.

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 4.3.2 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών zenM _{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από 2040
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Τροπολογία</i>					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών zenM _{sg}					
Επιμέρους ομάδες sg		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από 2040
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80%	100%	100%

Αιτιολόγηση

Μια εντολή για πλήρως μηδενικών εκπομπών οχήματα από το 2030 ασκεί μεγάλη πίεση στους φορείς δημόσιων συγκοινωνιών να προσαρμόσουν τα επενδυτικά τους σχέδια και να διασφαλίσουν ότι οι αναγκαίες υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού είναι εγκατεστημένες στα αμαξοστάσια. Ενέχει τον κίνδυνο να επιβαρύνει υπερβολικά τις ικανότητες πολλών τοπικών φορέων συγκοινωνιών και αρχών δημόσιων συγκοινωνιών σε ολόκληρη την ΕΕ και θα εκθέσει οικονομικά τα κράτη μέλη και τις πόλεις με περιορισμένους πόρους.

Επιπλέον, η απαίτηση αυτή δεν θα είναι σύμφωνη με εκείνες που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, η οποία βασίζεται στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας και παρέχει στις

εθνικές αρχές και στους μεταφορείς ευρύ φάσμα τεχνολογικών επιλογών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης στα αστικά κέντρα.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να οριστεί το 80 % του στόχου για το 2030 για τις αστικές περιοχές μηδενικών εκπομπών και να καθυστερήσει το 100 % αυτού έως το 2035, όπως αξιολογήθηκε από την Επιτροπή στην εκτίμηση επιπτώσεων που διενήργησε.

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 7 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ (CCF)

Για κάθε καύσιμο ή μείγμα καυσίμων i , ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μέθοδο:

7.1. Για ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο 25) και χρησιμοποιούνται σε συμμόρφωση με το άρθρο 4α, $CCF_i = 1$.

7.2. Για καύσιμα εκτός από τα ουδέτερα ως προς το CO₂ καύσιμα, $CCF_i = 0$.

7.3. Για μείγματα ουδέτερων ως προς το CO₂ καυσίμων και καύσιμα εκτός από τα ουδέτερα ως προς το CO₂, ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

Όπου:

CCF_i είναι ο Συντελεστής Διόρθωσης Άνθρακα για ένα συγκεκριμένο μείγμα συμβατικών και ουδέτερων ως προς το CO₂ καυσίμων i

$SHARES_{n,i}$ ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων i που αναφέρονται στη βάση δεδομένων ποσοστών, για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία στην τελευταία διαθέσιμη περίοδο υποβολής στοιχείων n και υπολογίζονται ως μέσος όρος του ποσοστού σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

$SHARES_{n-1,i}$ ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων i που αναφέρονται στη βάση δεδομένων ποσοστών, για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία στην προτελευταία διαθέσιμη περίοδο υποβολής στοιχείων n και υπολογίζονται ως το μέσο του ποσοστού σε όλα τα κράτη μέλη

της ΕΕ. Η βάση δεδομένων των ποσοστών είναι προσβάσιμη στην ιστοσελίδα:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός θα πρέπει να εισαγάγει έναν ισχυρό και διαφανή συντελεστή διόρθωσης άνθρακα για καύσιμα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Αυτό δεν θα άλλαζε τη συνολική προσέγγιση του κανονισμού αλλά θα βοηθούσε να αντιμετωπιστούν τα μειονεκτήματα μιας προσέγγισης που βασίζεται μόνο στις εκπομπές του σωλήνα εξάτμισης και θα αναγνώριζε το πραγματικό αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου από τα οχήματα και τα καύσιμα που χρησιμοποιούν.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III – σημείο 1 – παράγραφος 2 – εδάφιο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

οι εκπομπές CO₂ σε g/km του **πρωταρχικού οχήματος** ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

Τροπολογία

οι εκπομπές CO₂ σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v, που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp και δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διορθώνει ένα τυπογραφικό σφάλμα, ο ορισμός της αναφοράς CO_{2_v_mp} του Παραρτήματος III θα πρέπει να αναφέρεται μόνο στο ολοκληρωμένο όχημα. Οι εκπομπές CO₂ των πρωτογενών οχημάτων δεν διορθώνονται για τους αριθμούς των επιβατών τους, επειδή σε όλα τα πρωτογενή οχήματα μιας συγκεκριμένης επιμέρους ομάδας η προσομοίωση γίνεται με τον ίδιο αριθμό επιβατών. Αυτό είναι επίσης εμφανές από τους ορισμούς του CO_{2p_v_mp} στο σημείο 2.1 του Παραρτήματος I, οι οποίοι δεν αναφέρονται στο III για διόρθωση.

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα IV – μέρος A – στοιχείο ιζ α (νέο) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 Παράρτημα IV – στοιχείο ιζ α (νέο)

***ιζ α) μέγιστη μάζα για φορτηγό
κατηγορίας N3 σε έναν εξαιρετικά βαρύ
συνδυασμό που αναφέρεται στο
Παράρτημα I, παράγραφος 2.7.2. στη
χώρα ταξινόμησης του φορτηγού όταν το
φορτηγό είναι συνδεδεμένο με ένα ή
περισσότερα
ημιρυμουλκούμενα/ρυμουλκούμενα με
ράβδο έλξης·***

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων απόδοσης εκπομπών CO ₂ για νέα βαρέα οχήματα και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 29.3.2023
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 29.3.2023
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Andris Ameriks 19.4.2023
Εξέταση στην επιτροπή	24.5.2023
Ημερομηνία έγκρισης	19.9.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 29 - : 11 0 : 3
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Ficocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή

FINAL VOTE BY ROLL CALL IN COMMITTEE RESPONSIBLE

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Νίκος Παπανδρέου, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Πέτρος Κόκκαλης, Marina Mesure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Μαρία Σπυράκη, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Key to symbols:

+ : in favour

- : against

0 : abstention