

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Εγγραφο συνόδου

A6-0201/2008

30.5.2008

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

Εισηγήτρια: Anja Weisgerber

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- *** Σύμφωνη γνώμη
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότείνει η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με **έντονους πλάγιους** χαρακτήρες. Για τις τροποποιητικές πράξεις, τα παραμένοντα αμετάβλητα τμήματα ήδη υπάρχουσας διάταξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει ενώ η Επιτροπή δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με **έντονους** χαρακτήρες. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής : [...]. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	25
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	27
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ...	33
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	49

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2007)0593),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0342/2007),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (A6-0201/2008),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και την Επιτροπή.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Ύστερα από αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθετήθηκε μια νέα ρυθμιστική προσέγγιση όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ για τα οχήματα. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός πρέπει να ορίζει μόνο θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με την έγκριση τύπου συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να

Τροπολογία

(3) Ύστερα από αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθετήθηκε μια νέα ρυθμιστική προσέγγιση όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ για τα οχήματα. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός πρέπει να ορίζει μόνο θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με την έγκριση τύπου συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να

ορίζονται μέσω μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται κατόπιν **διαδικασιών** επιτροπολογίας.

ορίζονται μέσω μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται κατόπιν **διαδικασίας** επιτροπολογίας **με τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**.

Αιτιολόγηση

Ακόμη και στο πλαίσιο της νέας κανονιστικής αντίληψης, σύμφωνα με την οποία στον κανονισμό καθορίζονται μόνο οι βασικές απαιτήσεις, ενώ οι τεχνικές λεπτομέρειες καθορίζονται αργότερα με μέτρα εφαρμογής, πρέπει να διασφαλίζεται η συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να επιδιωχθεί μεγαλύτερο μερίδιο πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων και θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες ώστε να τεθούν περισσότερα τέτοια οχήματα στην αγορά. Η καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα.

Τροπολογία

(4) Στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να επιδιωχθεί μεγαλύτερο μερίδιο πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων και θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες ώστε να τεθούν περισσότερα τέτοια οχήματα στην αγορά. Η καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα **και επομένως και στη βελτίωση της δημόσιας υγείας**.

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να τονισθεί επίσης και η βελτίωση της δημόσιας υγείας που μπορεί να επέλθει με την καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Το υδρογόνο θεωρείται καθαρό καύσιμο, καθώς τα οχήματα που προωθούνται με υδρογόνο δεν παράγουν

Τροπολογία

(5) Το υδρογόνο θεωρείται καθαρό καύσιμο **του μέλλοντος στην πορεία προς μια οικονομία χωρίς ρύπους που θα**

ρύπους που περιέχουν άνθρακα ούτε εκπέμπουν αέρια θερμοκηπίου. Ωστόσο, πρέπει να υπάρξει μέριμνα ώστε το καύσιμο υδρογόνου να παράγεται με βιώσιμο τρόπο, προκειμένου το συνολικό περιβαλλοντικό ισοζύγιο από την εισαγωγή υδρογόνου ως καυσίμου μηχανοκίνητων οχημάτων να είναι θετικό.

Βασίζεται στην ανακύκλωση, καθώς τα οχήματα που προωθούνται με υδρογόνο δεν παράγουν ρύπους που περιέχουν άνθρακα ούτε εκπέμπουν αέρια θερμοκηπίου. Ωστόσο, ***το υδρογόνο είναι ενεργειακή πρώτη ύλη και όχι πηγή ενέργειας, και επομένως τα οφέλη που προσφέρει η υδρογονοκίνηση στο πλαίσιο της πολιτικής για το κλίμα θα εξαρτηθούν από την πηγή υδρογόνου που θα χρησιμοποιηθεί***. Πρέπει να υπάρξει ***επομένως*** μέριμνα ώστε το καύσιμο υδρογόνου να παράγεται με βιώσιμο τρόπο, προκειμένου το συνολικό περιβαλλοντικό ισοζύγιο από την εισαγωγή υδρογόνου ως καυσίμου μηχανοκίνητων οχημάτων να είναι θετικό.

Αιτιολόγηση

Το υδρογόνο θεωρείται, μαζί με τα βιοκαύσιμα, ελπιδοφόρα ενεργειακή πρώτη ύλη για εναλλακτικά, μη ορυκτά καύσιμα στις μεταφορές. Ιδιαίτερα στις πόλεις, μπορούν να αξιοποιηθούν υδρογονοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας. Το τι δυνατότητες θα προσφέρει η υδρογονοκίνηση για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης θα εξαρτηθεί από τον τρόπο παραγωγής του χρησιμοποιούμενου υδρογόνου.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Στην τελική έκθεση¹ της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21, αναφέρεται ότι οι προσπάθειες με στόχο την περαιτέρω διεθνή εναρμόνιση των κανονισμών για τα οχήματα με κινητήρα θα πρέπει να συνεχισθούν, στο κατάλληλο επίπεδο, ώστε να καλυφθούν οι κύριες αγορές οχημάτων και να επεκταθεί η εναρμόνιση σε τομείς που δεν καλύπτονται ακόμη, ιδίως στο πλαίσιο των συμφωνιών του 1958 και του 1998 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη, του ΟΗΕ (UNECE). Σύμφωνα

με αυτή τη σύσταση, η Επιτροπή θα πρέπει να εξακολουθήσει να υποστηρίζει την ανάπτυξη διεθνώς εναρμονισμένων απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα υπό την αιγίδα της UNECE. Ειδικότερα, εάν εγκριθεί Παγκόσμιος Τεχνικός Κανονισμός (GTR) για τα οχήματα υδρογόνου και κυψέλης καυσίμου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα προσαρμογής των απαιτήσεων του κανονισμού της προς εκείνες του GTR.

¹

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Or. en

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως μεταβατικό καύσιμο μείγματα υδρογόνου, ώστε να διευκολυνθεί η καθιέρωση των υδρογονοκίνητων οχημάτων σε χώρες όπου υπάρχει καλή υποδομή φυσικού αερίου. Η Επιτροπή θα πρέπει, για αυτό το λόγο, να ορίσει απαιτήσεις για τη χρήση μειγμάτων υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου, ιδίως όσον αφορά μια αναλογία ανάμειξης υδρογόνου και φυσικού αερίου που θα λαμβάνει υπόψη την τεχνική εφαρμοσιμότητα και τα περιβαλλοντικά οφέλη.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Μελλοντικά, ως υδρογονοκίνητα οχήματα θα νοούνται τα οχήματα που κινούνται με καθαρό υδρογόνο, το οποίο θα πρέπει να παράγεται, στο μέτρο του δυνατού, από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Οχήματα που χρησιμοποιούν για την κίνησή τους μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου, επιτρέπονται μόνο ως μεταβατική τεχνολογία.

Αιτιολόγηση

Το φυσικό αέριο εκπέμπει ρύπους κατά την καύση του και για τούτο μπορεί να αποτελέσει μόνο μεταβατική λύση.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8) Οι περισσότεροι κατασκευαστές οχημάτων πραγματοποιούν επενδύσεις για την ανάπτυξη της τεχνολογίας υδρογόνου και έχουν ήδη αρχίσει να διαθέτουν τέτοια οχήματα στην αγορά. Μελλοντικά, είναι πιθανό να αυξηθεί το ποσοστό των υδρογονοκίνητων οχημάτων επί του συνολικού στόλου οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κοινές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια των εν λόγω οχημάτων.

(8) Οι περισσότεροι κατασκευαστές οχημάτων πραγματοποιούν επενδύσεις για την ανάπτυξη της τεχνολογίας υδρογόνου και έχουν ήδη αρχίσει να διαθέτουν τέτοια οχήματα στην αγορά. Μελλοντικά, είναι πιθανό να αυξηθεί το ποσοστό των υδρογονοκίνητων οχημάτων επί του συνολικού στόλου οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κοινές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια των εν λόγω οχημάτων.
Δεδομένου ότι οι κατασκευαστές ακολουθούν διαφορετικές προσεγγίσεις στην ανάπτυξη υδρογονοκίνητων οχημάτων, είναι αναγκαίο να καθοριστούν τεχνολογικά ουδέτερες

απαιτήσεις ασφαλείας.

Αιτιολόγηση

Ο παρών κανονισμός για την έγκριση τύπου πρέπει να επιτρέπει την περαιτέρω ανάπτυξη όλων των τεχνολογιών υδρογονοκίνησης οχημάτων. Η αγορά θα δείξει ποιες τεχνολογίες θα επικρατήσουν τελικά.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Λόγω των χαρακτηριστικών του καυσίμου, τα υδρογονοκίνητα οχήματα ενδέχεται να απαιτούν ειδική αντιμετώπιση από τις υπηρεσίες διάσωσης. Για το λόγο αυτό, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν απαιτήσεις **επισήμανσης** των εν λόγω οχημάτων, ώστε να ενημερώνονται οι υπηρεσίες αυτές για το καύσιμο που περιέχεται στο όχημα.

Τροπολογία

(11) Λόγω των χαρακτηριστικών του καυσίμου, τα υδρογονοκίνητα οχήματα ενδέχεται να απαιτούν ειδική αντιμετώπιση από τις υπηρεσίες διάσωσης. Για το λόγο αυτό, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν απαιτήσεις **για τη σαφή και ταχεία αναγνώριση** των εν λόγω οχημάτων, ώστε να ενημερώνονται οι υπηρεσίες αυτές για το καύσιμο που περιέχεται στο όχημα. **Η αναγνώριση δεν θα πρέπει να οδηγεί στο στιγματισμό των υδρογονοκίνητων οχημάτων.**

Αιτιολόγηση

Τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν προκαλούν, σε περίπτωση ατυχήματος, μεγαλύτερους κινδύνους από ό, τι τα οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Θα πρέπει συνεπώς να αποφευχθεί ο αδικαιολόγητος χαρακτηρισμός των υδρογονοκίνητων οχημάτων ως ιδιαίτερα επικίνδυνων σε περίπτωση ατυχήματος. Θα πρέπει, ωστόσο, να είναι δυνατή η αναγνώριση του τύπου κίνησης του οχήματος από τα συνεργεία διάσωσης, αρχικά με κατάλληλη, μη δυσφημιστική σήμανση, και αργότερα με e call (αυτόματη εκπομπή σήματος από το αυτοκίνητο σε περίπτωση ατυχήματος) ή με κεντρική βάση δεδομένων.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Η εμπορική καθιέρωση των

υδρογονοκίνητων οχημάτων θα καταστεί δυνατή μόνο αν υπάρχει επαρκής υποδομή αντίστοιχων σταθμών διανομής στην Ευρώπη. Η Επιτροπή θα πρέπει, ως εκ τούτου, να μελετήσει τη λήψη κατάλληλων μέτρων για την υποστήριξη πανευρωπαϊκού δικτύου σταθμών διανομής για υδρογονοκίνητα οχήματα.

Αιτιολόγηση

Χωρίς επαρκή υποδομή σταθμών διανομής δεν είναι δυνατή η επιτυχία των υδρογονοκίνητων οχημάτων. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να ενταθούν οι δραστηριότητες στο πλαίσιο του 7ου Προγράμματος Πλαισίου για την έρευνα της ΕΕ ή οι δραστηριότητες των Κοινών Τεχνολογιών Πρωτοβουλιών, ώστε οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση σταθμών διανομής υδρογόνου να μην αποτελούν εμπόδιο για την ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού δικτύου σταθμών διανομής.

Τροπολογία 10

**Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη
Αιτιολογική σκέψη 14 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) Τα μικρά οχήματα καινοτόμου τεχνολογίας, που ορίζονται στην κοινοτική νομοθεσία έγκρισης τύπου ως οχήματα κατηγορίας L, πιστεύεται ότι θα μπορούσαν σύντομα να υιοθετήσουν το υδρογόνο ως καύσιμο. Αυτό οφείλεται στο ότι η εισαγωγή του υδρογόνου ως καυσίμου για τα οχήματα αυτά απαιτεί λιγότερη προσπάθεια, επειδή οι τεχνικές δυσκολίες και οι απαιτούμενες επενδύσεις δεν είναι τόσο πολλές όσο για τα επιβατηγά αυτοκίνητα. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2010, το ενδεχόμενο ρύθμισης της έγκρισης τύπου L για τα οχήματα που κινούνται με υδρογόνο.

Αιτιολόγηση

Οι μοτοσυκλέτες (οχήματα κατηγορίας L) μπορούν να υιοθετήσουν σύντομα το υδρογόνο ως καύσιμο. Είναι λοιπόν σημαντικό τα οχήματα αυτά να ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του κοινοτικού κανονισμού για τα οχήματα που χρησιμοποιούν υδρογόνο.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 3 - σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί **καθαρό** υδρογόνο **ή μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου** ως καύσιμο για την πρόωσή του·

Τροπολογία

(1) «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί υδρογόνο ως καύσιμο για την πρόωσή του·

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα υδρογονοκίνητα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας και όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου ή συστήματα υδρογόνου που πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα υδρογονοκίνητα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας και όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου ή συστήματα υδρογόνου που πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του.**

Αιτιολόγηση

Τα κατασκευαζόμενα οχήματα πρέπει να συμμορφώνονται από τεχνική άποψη όχι μόνον με τον κανονισμό, αλλά και, φυσικά, με τις απαιτήσεις των εκτελεστικών μέτρων του κανονισμού, όπου θα ορισθούν πιο λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα και τα συστήματα υδρογόνου τους.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων, οι κατασκευαστές εξοπλίζουν τα υδρογονοκίνητα οχήματα με κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που έχουν δοκιμαστεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων, οι κατασκευαστές εξοπλίζουν τα υδρογονοκίνητα οχήματα με κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που έχουν δοκιμαστεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του.**

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου δοκιμάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου δοκιμάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του.**

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι κατασκευαστές παρέχουν στοιχεία για την **περιοδική** επιθεώρηση των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου κατά τη διάρκεια χρήσης του οχήματος.

Τροπολογία

5. Οι κατασκευαστές παρέχουν στοιχεία για την επιθεώρηση των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου κατά τη διάρκεια χρήσης του οχήματος.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 5 – στοιχείο (δ)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου αντέχουν στις αναμενόμενες θερμοκρασίες και πιέσεις κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία

(δ) τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου αντέχουν στις αναμενόμενες θερμοκρασίες και πιέσεις κατά τη διάρκεια του **αναμενόμενου** κύκλου ζωής τους·

Αιτιολόγηση

Ο κύκλος ζωής των στοιχείων και των συστημάτων υδρογόνου θα πρέπει να ορισθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια με την προσθήκη της λέξης "αναμενόμενου".

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Παρέχεται λεπτομερής περιγραφή όλων των ιδιοτήτων και αντοχών του κυριότερου υλικού που χρησιμοποιείται στο σχεδιασμό της δεξαμενής, καθώς και τα αποτελέσματα των δοκιμών στις οποίες υποβλήθηκε το εν λόγω υλικό.

Τροπολογία

3. Παρέχεται λεπτομερής περιγραφή όλων των ιδιοτήτων και αντοχών του κυριότερου υλικού που χρησιμοποιείται στο σχεδιασμό της δεξαμενής, καθώς και τα αποτελέσματα των δοκιμών στις οποίες υποβλήθηκε το εν λόγω υλικό.

Αιτιολόγηση

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 - παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Επιτρέπεται η χρήση μείγματος αέριου υδρογόνου και φυσικού αερίου ως

Τροπολογία

διαγράφεται

καυσίμου.

Αιτιολόγηση

Η αλλαγή αυτή είναι αναγκαία λόγω της τροπολογίας στον ορισμό του υδρογονοκίνητου οχήματος στο άρθρο 3.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 - παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Επιτρέπεται η χρήση μείγματος αέριου υδρογόνου και φυσικού αερίου ως καυσίμου.

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Η αλλαγή αυτή είναι αναγκαία λόγω της τροπολογίας στον ορισμό του υδρογονοκίνητου οχήματος στο άρθρο 3.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, οι εθνικές αρχές αρνούνται να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου σε νέους τύπους οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, ή να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σε νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

1. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, οι εθνικές αρχές αρνούνται να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου σε νέους τύπους οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, ή να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σε νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του.**

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Από τις [ημερομηνία, 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος], οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο στην περίπτωση νέων οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία τους.

Τροπολογία

2. Από τις [ημερομηνία, 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος], οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο στην περίπτωση νέων οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του**, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του**, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία τους.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, ή να απαγορεύσουν την

Τροπολογία

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή **έγκρισης τύπου ΕΚ** σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, ή να

ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου οχήματος, ή να απαγορεύσουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

απαγορεύσουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου οχήματος, ή να απαγορεύσουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του.**

Αιτιολόγηση

Προστίθεται αναφορά στα μέτρα εφαρμογής με βάση την ίδια αρχή όπως και στο άρθρο 4(1). Προστίθεται αναφορά στην έγκριση τύπου ΕΚ για την ευθυγράμμιση του κειμένου με τις προηγούμενες παραγράφους: εάν υπάρχει μνεία στην έγκριση τύπου ΕΕ για νέο τύπο οχήματος, πρέπει επίσης να γίνει αντίστοιχη μνεία της έγκρισης τύπου ΕΚ για νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή, **σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 9 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ**, εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) τις διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων όσον αφορά την πρόωση με υδρογόνο, καθώς και κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου·

(β) τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου και της περιοδικής επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5·

(γ) τους λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στα παραρτήματα II έως V·

(δ) τους λεπτομερείς κανόνες για τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) τις διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων όσον αφορά την πρόωση με υδρογόνο, καθώς και κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου·

(β) τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου και της περιοδικής επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5·

(γ) τους λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στα παραρτήματα II έως V·

(δ) τους λεπτομερείς κανόνες για τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα

υδρογόνου που παρατίθενται στο παράρτημα VI·

(ε) τις απαιτήσεις για την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου που προβλέπονται στο άρθρο 5.

υδρογόνου που παρατίθενται στο παράρτημα VI, **ιδίως τη σαφή και ταχεία αναγνώριση οχημάτων για υπηρεσίες διάσωσης σύμφωνα με το σημείο 15 του εν λόγω παραρτήματος·**

(ε) τις απαιτήσεις για την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου που προβλέπονται στο άρθρο 5.

Τα μέτρα αυτά που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/EK.

Αιτιολόγηση

Η διευκρίνιση αυτή είναι αναγκαία διότι τα μέτρα εφαρμογής πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την οδηγία πλαίσιο 2007/46/EK, που αποτελεί το βασικό έγγραφο για την έγκριση τύπου όλων των οχημάτων.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή δύναται, **σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 9 της οδηγίας 2007/46/EK**, να εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 και του άρθρου 9 παράγραφος 2·

(β) προδιαγραφές για τις απαιτήσεις που αφορούν κάποιο από τα παρακάτω:

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 και του άρθρου 9 παράγραφος 2·

(β) προδιαγραφές για τις απαιτήσεις που αφορούν κάποιο από τα παρακάτω:

- νέες μορφές αποθήκευσης ή χρήσης υδρογόνου·

- προστασία του οχήματος από την πρόσκρουση·

– απαιτήσεις ασφάλειας για το ολοκληρωμένο σύστημα, οι οποίες να καλύπτουν τουλάχιστον την ανίχνευση διαρροής και τις απαιτήσεις που αφορούν το αέριο καθαρισμού·

- ηλεκτρική μόνωση και ηλεκτρική ασφάλεια·

(γ) άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση του κανονισμού.

- χρήση καθαρού υδρογόνου ή μείγματος υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου·

- νέες μορφές αποθήκευσης ή χρήσης υδρογόνου·

- προστασία του οχήματος από την πρόσκρουση **όσον αφορά την ακεραιότητα των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου·**

– απαιτήσεις ασφάλειας για το ολοκληρωμένο σύστημα, οι οποίες να καλύπτουν τουλάχιστον την ανίχνευση διαρροής και τις απαιτήσεις που αφορούν το αέριο καθαρισμού·

- ηλεκτρική μόνωση και ηλεκτρική ασφάλεια·

(γ) άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση του κανονισμού.

Τα μέτρα αυτά που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/EK.

Αιτιολόγηση

Η διευκρίνιση είναι αναγκαία διότι τα μέτρα εφαρμογής πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την οδηγία πλαίσιο 2007/46/EK, που αποτελεί το βασικό έγγραφο για την έγκριση τύπου όλων των οχημάτων. Η τροπολογία αυτή προσθέτει την ειδική απαίτηση όσον αφορά το καθαρό υδρογόνο ή το μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου που είχε αφαιρεθεί από το άρθρο 3(1), διότι είναι λογικότερη η θέση της εδώ, στις διατάξεις εφαρμογής. Το ίδιο ισχύει για την προσθήκη μνείας στην ακεραιότητα των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου όσον αφορά την προστασία από την πρόσκρουση. Το θέμα της επισημάνσης έχει τη θέση του στο σημείο αυτό, ως σημαντικό στοιχείο προσδιορισμού των οχημάτων με στοιχεία υδρογόνου.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 14 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [ημερομηνία, δεκαοκτώ μήνες από την *έναρξη* ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του** από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [ημερομηνία, δεκαοκτώ μήνες από την *ημερομηνία έναρξης* ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα I – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου υπόκεινται σε έγκριση τύπου:

Τροπολογία

Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου, **εφόσον έχουν τοποθετηθεί στο όχημα**, υπόκεινται σε έγκριση τύπου:

Αιτιολόγηση

Το κείμενο γίνεται έτσι σαφέστερο και ακριβέστερο.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα I – σημείο (α) – στοιχείο 10 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) αισθητήρες ανίχνευσης διαρροής υδρογόνου.

Αιτιολόγηση

Οι αισθητήρες ανήκουν λογικά στην ομάδα αυτή.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα II – σημείο (β) - εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(β) κατασκευαστικά στοιχεία που είναι σχεδιασμένα να χρησιμοποιούν συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο:

(β) κατασκευαστικά στοιχεία που είναι σχεδιασμένα να χρησιμοποιούν συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο **με ονομαστική πίεση συστήματος μεγαλύτερη από 3,0 bar:**

Αιτιολόγηση

Είναι λογικό η υποχρέωση έγκρισης τύπου για τα κατασκευαστικά στοιχεία να περιορίζεται σε όσα χρησιμοποιούν συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο με πίεση μεγαλύτερη από 3,0 bar διότι έτσι αποφεύγονται παρεξηγήσεις με την έγκριση στοιχείων χαμηλότερης πίεσης, έγκριση που θα περιέπλεκε χωρίς λόγο τη διαδικασία έγκρισης (και που ανήκει στο σημείο (α) το οποίο αφορά στα στοιχεία για υγρό υδρογόνο).

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα I – σημείο (β) – στοιχείο 15 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) αισθητήρες ανίχνευσης διαρροής υδρογόνου.

Αιτιολόγηση

Οι αισθητήρες ανήκουν λογικά στην ομάδα αυτή.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα II – σημείο (γ)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) Δοκιμή μέγιστης στάθμης πλήρωσης:
Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το επίπεδο υδρογόνου κατά τη διαδικασία πλήρωσης δεν προκαλεί ποτέ το άνοιγμα των διατάξεων εκτόνωσης της πίεσης.

Τροπολογία

(γ) Δοκιμή μέγιστης στάθμης πλήρωσης:
Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι **το σύστημα που δεν επιτρέπει την υπερπλήρωση της δεξαμενής λειτουργεί σωστά και ότι** το επίπεδο υδρογόνου κατά τη διαδικασία πλήρωσης δεν προκαλεί ποτέ το άνοιγμα των διατάξεων εκτόνωσης της πίεσης.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή σκοπό έχει να παράσχει μια βασική διευκρίνιση, ότι δηλαδή αυτό που έχει την μεγαλύτερη σημασία είναι η ορθή λειτουργία του συστήματος που δεν επιτρέπει υπερπλήρωση. Μόνον όταν το σύστημα αυτό λειτουργεί σωστά το επίπεδο του υδρογόνου κατά τη διαδικασία πλήρωσης δεν θα προκαλέσει άνοιγμα των διατάξεων εκτόνωσης της πίεσης.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα III - σημείο γ)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) Δοκιμή αντοχής: Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου είναι σε θέση να εξασφαλίζουν αξιόπιστα συνεχή λειτουργία. Οι δοκιμές έγκεινται στη διενέργεια συγκεκριμένου αριθμού κύκλων δοκιμής για το κατασκευαστικό στοιχείο υδρογόνου κάτω από **διάφορες** θερμοκρασίες και συνθήκες πίεσης. Ως «κύκλος δοκιμής» νοείται η συνήθης

Τροπολογία

γ) Δοκιμή αντοχής: Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου είναι σε θέση να εξασφαλίζουν αξιόπιστα συνεχή λειτουργία. Οι δοκιμές έγκεινται στη διενέργεια συγκεκριμένου αριθμού κύκλων δοκιμής για το κατασκευαστικό στοιχείο υδρογόνου κάτω από **καθορισμένες** θερμοκρασίες και συνθήκες πίεσης. Ως «κύκλος δοκιμής» νοείται η συνήθης

λειτουργία (δηλ. ένα άνοιγμα και ένα κλείσιμο) του κατασκευαστικού στοιχείου υδρογόνου.

λειτουργία (δηλ. ένα άνοιγμα και ένα κλείσιμο) του κατασκευαστικού στοιχείου υδρογόνου.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VI – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Σε περίπτωση ατυχήματος, αυτόματη βαλβίδα διακόπτει τη ροή αερίου από τη δεξαμενή.

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να προβλεφθεί η λειτουργία βαλβίδας διακοπής, διότι σε περίπτωση ατυχήματος θα πρέπει σαφώς να διακόπτεται η ροή αερίου από τη δεξαμενή.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VI – παράγραφος 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

13. Τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου από τα οποία θα μπορούσε να διαρρεύσει υδρογόνο στο θάλαμο των επιβατών ή των αποσκευών ή σε άλλο μη εξαεριζόμενο θάλαμο πρέπει να περικλείονται από αεροστεγές περίβλημα ή από ισοδύναμη λύση, **όπως ορίζεται στην εκτελεστική νομοθεσία.**

13. Τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου από τα οποία θα μπορούσε να διαρρεύσει υδρογόνο στο θάλαμο των επιβατών ή των αποσκευών ή σε άλλο μη εξαεριζόμενο θάλαμο πρέπει να περικλείονται από αεροστεγές περίβλημα ή από ισοδύναμη λύση.

Αιτιολόγηση

Η μνεία αυτή δεν υπάρχει σε κανένα άλλο σημείο στο παράρτημα VI, και είναι λογικό διότι το άρθρο 12(1)(δ) ορίζει ότι θα εγκριθούν "μέτρα" για όλο το παράρτημα VI. Έπειτα, ο όρος "εκτελεστική νομοθεσία" εμφανίζεται εδώ ενώ σε όλα τα άλλα σημεία ο όρος που χρησιμοποιείται είναι "μέτρα εφαρμογής".

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα IV, παράγραφος 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

*(15) Δύναται να χρησιμοποιούνται
σήματα για να επισημαίνεται στις
υπηρεσίες διάσωσης η χρήση υγρού ή
συμπιεσμένου (αέριου) υδρογόνου.*

Τροπολογία

*(15) Οι υπηρεσίες διάσωσης πρέπει να
είναι σε θέση να αναγνωρίζουν την
υδρογονοκίνηση του οχήματος.*

Αιτιολόγηση

Τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν προκαλούν σε περίπτωση ατυχήματος μεγαλύτερους κινδύνους από ό, τι τα οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Θα πρέπει συνεπώς να αποφευχθεί ο αδικαιολόγητος χαρακτηρισμός των υδρογονοκίνητων οχημάτων ως ιδιαίτερα επικίνδυνων σε περίπτωση ατυχήματος. Θα πρέπει, ωστόσο, να είναι δυνατή η αναγνώριση του τύπου κίνησης του οχήματος από τα συνεργεία διάσωσης, αρχικά με κατάλληλη, μη δυσφημιστική σήμανση, και αργότερα με e call (αυτόματη εκπομπή σήματος από το αυτοκίνητο σε περίπτωση ατυχήματος) ή με κεντρική βάση δεδομένων (συνδέεται με την τροπολογία 4).

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VII – παράγραφος 7 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

*7. Στο παράρτημα XI **προσάρτημα 4**
σημείο 62, προστίθεται στον πίνακα η
ακόλουθη νέα γραμμή:*

Τροπολογία

*7. Στο παράρτημα XI **προσάρτημα 5**,
σημείο 62, προστίθεται στον πίνακα η
ακόλουθη νέα γραμμή:*

Αιτιολόγηση

Το σημείο 7 του παραρτήματος VII περιέχει εσφαλμένη παραπομπή στο "Παράρτημα XI, Προσάρτημα 4". Η ορθή παραπομπή είναι στο προσάρτημα 5 το οποίο, στην οδηγία 2007/46/EK, αφορά τους κινητούς γερανούς.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Με την παρούσα πρόταση κανονισμού θεσπίζονται για πρώτη φορά εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων. Ο στόχος της πρότασης είναι να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες για την κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και, παράλληλα, να παρέχονται υψηλού επιπέδου δημόσια ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία. Δεδομένου ότι τα υδρογονοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα δεν περιλαμβάνονται επί του παρόντος στο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν έγκριση για τέτοιου είδους οχήματα χωρίς να πρέπει να θεσπίζουν νέες νομικές διατάξεις. Η συγκεκριμένη πρακτική εγκυμονεί τον κίνδυνο, κάθε κράτος μέλος να καθορίζει δικούς του όρους έγκρισης διαταράσσοντας τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Τούτο θα συνεπαγόταν υψηλό κόστος για τους κατασκευαστές και θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια, ενώ ταυτόχρονα θα έθετε σημαντικά εμπόδια στη διάδοση της τεχνολογίας υδρογονοκίνησης στην ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η εισηγήτρια θεωρεί την πρόταση της Επιτροπής περαιτέρω βήμα για την καθιέρωση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές.

Σε άλλα μέρη του κόσμου -όπως στον οικονομικό χώρο των ΗΠΑ ή τον ασιατικό οικονομικό χώρο- μελετάται επίσης η ανάπτυξη υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων. Και εδώ τίθεται το ζήτημα της έγκρισης. Οι διαπραγματεύσεις της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο για τη θέσπιση προϋποθέσεων έγκρισης με παγκόσμια ισχύ θα διαρκέσουν ωστόσο πολύ ακόμα. Εδώ ένας κοινοτικός κανονισμός έγκρισης θα έδειχνε το δρόμο για μια διεθνή έγκριση.

Το υδρογόνο συγκαταλέγεται, μαζί με τα βιοκαύσιμα και τον ηλεκτρισμό, στις πηγές ενέργειες στις οποίες στηρίζει τις ελπίδες της η Ευρωπαϊκή Ένωση για τη μελλοντική αντικατάσταση του πετρελαίου στις μεταφορές, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές. Το υδρογόνο μπορεί να χρησιμοποιηθεί παντού ως ενεργειακή πρώτη ύλη, παράγεται δε με διάφορους τρόπους από διάφορες πηγές, μεταφέρεται και αποθηκεύεται. Μπορεί να εισαγάγει ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στην αγορά, αλλά και να ενσωματωθεί στο συμβατικό σύστημα. Οι ιδιότητες αυτές καθιστούν το υδρογόνο ενδιαφέρουσα επιλογή, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών.

Παράλληλα, δεν παύουν να υπάρχουν επιφυλάξεις και να εκφράζονται αμφιβολίες όσον αφορά το περιβαλλοντικό όφελος που προσφέρει το υδρογόνο, το οποίο είναι ενεργειακή πρώτη ύλη αλλά όχι πηγή ενέργειας. Ανεξάρτητα από το αν κανείς συμερίζεται τις συγκεκριμένες επιφυλάξεις για το υδρογόνο ως ενεργειακή πρώτη ύλη, δεν υπάρχουν, κατά την εισηγήτρια, επιχειρήματα εναντίον αυτής καθεαυτής της παρούσας πρότασης κανονισμού περί έγκρισης. Λόγω της αναντίρρητης ευελιξίας που προσφέρει το υδρογόνο ως κινητήρια δύναμη στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να προσφερθούν δυνατότητες ανάπτυξης της σχετικής τεχνολογίας στα αυτοκίνητα. Το αν θα καταστεί μελλοντικά δυνατή η εμπορική καθιέρωση υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων ή αν θα επικρατήσουν άλλες τεχνολογίες, θα φανεί από τις περαιτέρω εξελίξεις. Σε κάθε περίπτωση, η θέσπιση ενιαίων κανόνων έγκρισης σε επίπεδο ΕΕ αποτελεί ελάχιστη προϋπόθεση για την ωρίμανση της υδρογονοκίνησης των οχημάτων σε επίπεδο εμπορικής εκμετάλλευσης. Η ευκαιρία αυτή πρέπει να προσφερθεί.

Η εισηγήτρια τονίζει ότι η επιτυχία της κυκλοφορίας υδρογονοκίνητων οχημάτων στην ευρωπαϊκή αγορά εξαρτάται επίσης από την έγκαιρη κατασκευή του απαιτούμενου δικτύου

σταθμών διανομής υδρογόνου. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού θα πρέπει να επεκταθεί στα δίκυκλα. Η εισηγήτρια τάσσεται επίσης υπέρ της δυνατότητας αναγνώρισης των υδρογονοκίνητων οχημάτων από τα συνεργεία διάσωσης. Για το σκοπό αυτό, εκτός από τη σήμανση που θα χρησιμοποιηθεί αρχικά προσφέρονται μακροπρόθεσμα και δυνατότητες όπως το ecall (αυτόματη αποστολή σήματος από το όχημα προς τα συνεργεία διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος) ή μια κεντρική βάση δεδομένων στην οποία να συλλέγονται τα τεχνικά στοιχεία του οχήματος, ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη του, ώστε να μπορούν να ανατρέχουν σε αυτά τα συνεργεία διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος. Οι δυνατότητες αυτές αναγνώρισης είναι τεχνικά εφικτές, λείπει μόνο η σχετική υποδομή.

Για τη μετάβαση σε μια αειφόρο ενεργειακή οικονομία, στηριζόμενη σε φιλοπεριβαλλοντικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η στροφή προς μη ορυκτά καύσιμα στα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης έχει μεγάλη σημασία. Και τούτο, μεταξύ άλλων, διότι στον τομέα των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης οι πολίτες θα αποκτούν καθημερινά ίδια πείρα σχετικά με τις δυνατότητες και τα όρια της τεχνολογίας υδρογονοκίνησης. Επίσης, η τρέχουσα συζήτηση για την αειφόρο ανάπτυξη βιοκαυσίμων δείχνει ότι είναι αναπόφευκτη η περαιτέρω ανάπτυξη νέων και αειφορικών τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών. Είναι επομένως σημαντικό, ο παρών κανονισμός να δημιουργεί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την έγκριση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο οχημάτων με το εναλλακτικό σύστημα της υδρογονοκίνησης.

8.5.2008

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Alojz Peterle

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων καλεί την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να επιδιωχθεί μεγαλύτερο μερίδιο πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων και θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες ώστε να τεθούν περισσότερα τέτοια οχήματα στην αγορά. Η καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα.

Τροπολογία

(4) Στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να επιδιωχθεί μεγαλύτερο μερίδιο πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων και θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες ώστε να τεθούν περισσότερα τέτοια οχήματα στην αγορά. Η καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα **και επομένως και στην βελτίωση της δημόσιας υγείας.**

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να τονισθεί επίσης και η βελτίωση της δημόσιας υγείας που μπορεί να επέλθει με την καθιέρωση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Η τελική έκθεση του CARS21¹
(Ανταγωνιστικό κανονιστικό σύστημα στην αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα) αναφέρει ότι "οι προσπάθειες για την ενίσχυση της διεθνούς εναρμόνισης των κανονισμών για τα μηχανοκίνητα οχήματα πρέπει να συνεχιστούν, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, έτσι ώστε να περιληφθούν οι κύριες αγορές οχημάτων και η εναρμόνιση να διευρυνθεί με τομείς που δεν καλύπτονται ακόμη, κυρίως στο πλαίσιο των Συμφώνων της UNECE του 1958 και του 1998". Σύμφωνα με αυτήν τη σύσταση, η Επιτροπή θα πρέπει να εξακολουθήσει να υποστηρίζει την ανάπτυξη διεθνώς εναρμονισμένων απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα υπό την αιγίδα της UNECE. Ειδικότερα, εάν εγκριθεί Παγκόσμιος Τεχνικός Κανονισμός (GTR) για τα οχήματα υδρογόνου και κυψέλης καυσίμου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα προσαρμογής των απαιτήσεων του κανονισμού της σε εκείνες του GTR.

¹

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6β) Θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως μεταβατικό καύσιμο μείγματα υδρογόνου, ώστε να διευκολυνθεί η καθιέρωση των υδρογονοκίνητων οχημάτων σε χώρες όπου υπάρχει καλή υποδομή φυσικού αερίου. Η Επιτροπή θα πρέπει, για αυτόν τον λόγο, να ορίσει απαιτήσεις για τη χρήση των μειγμάτων υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου, ιδίως όσον αφορά την αναλογία ανάμειξης υδρογόνου και φυσικού αερίου, λαμβάνοντας υπόψη την τεχνική σκοπιμότητα και τα περιβαλλοντικά οφέλη.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Μελλοντικά, ως υδρογονοκίνητα οχήματα θα νοούνται τα οχήματα που κινούνται με καθαρό υδρογόνο, το οποίο θα πρέπει να παράγεται, στο μέτρο του δυνατού, από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Οχήματα που χρησιμοποιούν για την κίνησή τους μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου, επιτρέπονται μόνο ως μεταβατική τεχνολογία.

Αιτιολόγηση

Το φυσικό αέριο εκπέμπει ρύπους κατά την καύση του, και για τούτο μπορεί να αποτελέσει μόνο μεταβατική λύση.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7β) Τα υδρογονοκίνητα οχήματα μπορούν να επιτύχουν στην αγορά μόνο εάν υπάρχει στην Ευρώπη επαρκής, τυποποιημένη υποδομή πρατηρίων ανεφοδιασμού. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων στήριξης τυποποιημένου συστήματος ανεφοδιασμού για πανευρωπαϊκό δίκτυο πρατηρίων ανεφοδιασμού υδρογονοκίνητων οχημάτων.

Αιτιολόγηση

Το πρόβλημα στα πρατήρια ανεφοδιασμού φυσικού αερίου είναι ότι η λειτουργία των συστημάτων ανεφοδιασμού διαφέρει στα διάφορα κράτη μέλη. Κατά την δημιουργία πρατηρίων ανεφοδιασμού υδρογόνου πρέπει να διασφαλιστεί ότι χρησιμοποιείται το ίδιο σύστημα ανεφοδιασμού σε όλα τα υδρογονοκίνητα οχήματα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 - παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1) «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί καθαρό υδρογόνο **ή μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου** ως καύσιμο για την πρόωσή του·

(1) «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί καθαρό υδρογόνο ως καύσιμο για την πρόωσή του·

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 - παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Επιτρέπεται η χρήση μείγματος αερίου

διαγράφεται

**υδρογόνου και φυσικού αερίου ως
καυσίμου.**

Αιτιολόγηση

Η αλλαγή αυτή είναι αναγκαία λόγω της τροπολογίας στον ορισμό του υδρογονοκίνητου οχήματος στο άρθρο 3.

Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 - παράγραφος 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Επιτρέπεται η χρήση μείγματος αέριου υδρογόνου και φυσικού αερίου ως καυσίμου. **διαγράφεται**

Αιτιολόγηση

Η αλλαγή αυτή είναι αναγκαία λόγω της τροπολογίας στον ορισμό του υδρογονοκίνητου οχήματος στο άρθρο 3.

Τροπολογία 9

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο β) – περίπτωση -1 (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- χρήση καθαρού υδρογόνου ή μείγματος υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου·

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Έγκριση τύπου των υδρογονοκίνητων οχημάτων
Έγγραφο αναφοράς	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας	IMCO
Γνωμοδοτική επιτροπή Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 25.10.2007
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Alojz Peterle 20.12.2007
Εξέταση στην επιτροπή	3.4.2008
Ημερομηνία έγκρισης	6.5.2008
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 51 - : 0 0 : 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Jules Maaten, Linda McAvan, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Владко Тодоров Панаѝотов, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Αντώνιος Τρακατέλλης, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Inés Ayala Sender, Christofer Fjellner, Anne Laperrouze, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Alojz Peterle, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Armando França

8.5.2008

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Vladimír Remek

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Ίσως σήμερα να φαίνεται πρόωρη η θέσπιση κανόνων για την κατασκευή υδρογονοκίνητων οχημάτων. Εντούτοις, ακριβώς επειδή έχουν αρχίσει να εμφανίζονται οχήματα τέτοιου τύπου, είναι σωστό και λογικό να θεσπισθεί εγκαίρως το απαραίτητο πλαίσιο. Είναι επίσης ενθαρρυντικό ότι το πλαίσιο αυτό ξεκινά ως πανευρωπαϊκή έννοια, έτσι ώστε να μπορέσει ο νέος τεχνικός εξοπλισμός να προσαρμοσθεί αυτός στους κανόνες και όχι το αντίθετο που δημιουργεί συχνά προβλήματα, όταν δηλαδή προϋπάρχουσες έννοιες χρειάζεται να ενταχθούν σε πανευρωπαϊκό πλαίσιο κανόνων και κανονισμών.

Από αυτήν την άποψη, η πρωτοβουλία είναι επομένως άκρως θετική. Καθώς η πρακτική εφαρμογή της σχετικά νέας αυτής τεχνολογίας ίσως να συνεπάγεται μια σειρά προβλημάτων ασφάλειας, πρέπει να διασφαλισθεί ότι τα συστήματα υδρογόνου είναι εξίσου ασφαλή με τις συμβατικές τεχνολογίες πρόωσης. Η χρήση του υδρογόνου (που δεν θεωρείται ενεργειακή πηγή αλλά ελπιδοφόρος φορέας ενέργειας) στα οδικά οχήματα είναι ένα πολύ θετικό βήμα για το περιβάλλον. Δεν προκαλούνται εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και αερίων θερμοκηπίου, και επομένως το ποσοστό υδρογονοκίνητων οχημάτων θα πρέπει να αυξηθεί με κάθε τρόπο, πρωτίστως δε με την προσπάθεια τόνωσης της εμπιστοσύνης του κοινού στη νέα αυτή τεχνολογία. Εξάλλου, θα πρέπει να θεσπισθεί νομοθετικό πλαίσιο για την έγκριση των οχημάτων αυτών, πλαίσιο που προς το παρόν δεν υπάρχει. Κάποιες εταιρίες έχουν ήδη κατασκευάσει πρωτότυπα υδρογονοκίνητων οχημάτων και τα διαθέτουν μάλιστα και στην αγορά (π.χ. μικρό αριθμό λεωφορείων τεχνολογίας κυψελών καυσίμου). Πρέπει επίσης έχουμε κατά νου ότι, στον τομέα αυτό, υπάρχει σημαντική δραστηριότητα στις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την Κορέα, πράγμα που σημαίνει ότι είναι ακόμη σχετικά νωρίς και υπάρχει περιθώριο για την ΕΕ να προωθήσει το θέμα με την παρούσα πρόταση κανονισμού, με σκοπό τη διατήρηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητάς.

Πριν από την υποβολή της πρότασης, προηγήθηκε σειρά συζητήσεων τεχνικού χαρακτήρα στα διάφορα όργανα της Επιτροπής και μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών - πρωτίστως κατασκευαστές και ειδικευμένα ερευνητικά ιδρύματα (ιδίως η TRL στο HB). Η ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων (της οποίας οι συζητήσεις απετέλεσαν τη βάση για την πρόταση) δραστηριοποιείται πλήρως εντός της Επιτροπής. Τον Ιούνιο 2006, απεστάλη ερωτηματολόγιο στους συμμετέχοντες στην προπαρασκευαστική διαδικασία για να εκφράσουν γνώμη για τις προτιμήσεις τους ως προς τον τρόπο αντιμετώπισης του θέματος. Το αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων αυτών παρουσιάστηκε στα κράτη μέλη το 2006 και στις αρχές του 2007, και ήταν σαφές ότι χρειαζόταν να πραγματοποιηθεί πολυμερής εκτίμηση αντικτύπου για τις διάφορες δυνατές προσεγγίσεις.

Η επιλεγείσα προσέγγιση ήταν η νομοθετική ρύθμιση σε επίπεδο ΕΕ, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, δεδομένου ότι οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν μπορούν να επιτευχθούν με μεμονωμένη δράση των επιμέρους κρατών μελών. Η πρόταση κανονισμού θεσπίζει μόνον τις θεμελιώδεις διατάξεις για έγκριση τύπου των οχημάτων των κατηγοριών Μ και Ν, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές ορίζονται στα μέτρα εφαρμογής. Ο κανονισμός πραγματεύεται επίσης την προστασία των οχημάτων από τις επιπτώσεις της πρόσκρουσης και της χρήσης υδρογόνου. Για τους σκοπούς του κανονισμού, "υδρογονοκίνητο όχημα" σημαίνει: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί καθαρό υδρογόνο ή μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου ως καύσιμο για την πρόωσή του. Το σύστημα πρόωσης αναφέρεται είτε στη χρήση υδρογόνου στους κινητήρες εσωτερικής καύσης ή σε πρόωση που χρησιμοποιεί το σύστημα στοιχείων καυσίμου. Εξάλλου, ο κανονισμός θεσπίζει υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και γενικές απαιτήσεις για τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου, μεταξύ των οποίων δεξαμενές υγρού υδρογόνου, καθώς και για δεξαμενές για συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο. Πραγματεύεται επίσης τις γενικές απαιτήσεις για την εγκατάσταση κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου. Ο κανονισμός περιλαμβάνει επίσης χρονοδιαγράμματα για την εφαρμογή των διατάξεων, μέτρα εφαρμογής, κυρώσεις για μη συμμόρφωση προς τον κανονισμό και λεπτομέρειες για την έναρξη ισχύος του.

Η πρόταση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη.

Ο κατωτέρω πίνακας παρέχει πληροφορίες για τη μελλοντική εξέλιξη του τομέα.:

Πίνακας: Ποσοστά καθιέρωσης υδρογονοκίνητων οχημάτων 2017-2025

έτος	HyWays σενάριο α: Άκρως υψηλή υποστήριξη της πολιτικής, ταχεία εκμάθηση	HyWays σενάριο β: Υψηλή υποστήριξη της πολιτικής, ταχεία εκμάθηση	HyWays σενάριο γ : Μικρή υποστήριξη της πολιτικής· βραχύρρυθμη εκμάθηση
2017	1.0%	0.2%	0.006%
2018	1.5%	0.4%	0.02%
2019	2.3%	0.7%	0.04%

2020	3.2%	1.2%	0.1%
2021	4.4%	1.7%	0.1%
2022	5.7%	2.4%	0.2%
2023	7.3%	3.2%	0.4%
2024	9.1%	4.1%	0.6%
2025	11.2%	5.1%	0.8%

Πηγή: Υπηρεσία της Επιτροπής για την Εκτίμηση των Επιπτώσεων (SEC(2007)1301), σελ. 33

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 2 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) στα υδρογονοκίνητα οχήματα των κατηγοριών Μ και Ν, **καθώς και στην προστασία από πρόσκρουση και την ηλεκτρική ασφάλεια των εν λόγω οχημάτων**.

Τροπολογία

(1) στα υδρογονοκίνητα οχήματα των κατηγοριών Μ και Ν·

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 12(2)(β) περιλαμβάνει το διαγραφόμενο κείμενο μεταξύ των στοιχείων για τα οποία η Επιτροπή μπορεί (αλλά δεν υποχρεούται) να θεσπίσει μέτρα εφαρμογής. Το κείμενο αυτό πρέπει επομένως να διαγραφεί.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 3 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) "υδρογονοκίνητο όχημα": οποιοδήποτε

Τροπολογία

(1) "υδρογονοκίνητο όχημα": οποιοδήποτε

μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί **καθαρό** υδρογόνο **ή μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου** ως καύσιμο **για την πρόωσή του**.

μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί υδρογόνο ως καύσιμο **στο σύστημα πρόωσής του**.

Αιτιολόγηση

Μετά τις συζητήσεις για τη δυνατότητα καλύτερου ορισμού του υδρογόνου ως τρόπου πρόωσης (καθαρό υδρογόνο, μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου), ο νέος ορισμός είναι απλούστερος - αναφέρεται στα οχήματα των οποίων τα συστήματα πρόωσης χρησιμοποιούν υδρογόνο σε οποιαδήποτε μορφή. Βλέπε επίσης την τροπολογία 13 και την αιτιολόγησή της.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα υδρογονοκίνητα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας και όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου ή συστήματα υδρογόνου που πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα υδρογονοκίνητα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας και όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου ή συστήματα υδρογόνου που πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του**.

Αιτιολόγηση

Τα κατασκευαζόμενα οχήματα πρέπει να συμμορφώνονται από τεχνική άποψη όχι μόνον με τον κανονισμό, αλλά και, φυσικά, με τις απαιτήσεις των εκτελεστικών μέτρων του κανονισμού, όπου θα ορισθούν πιο λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα και τα συστήματα υδρογόνου τους.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων, οι κατασκευαστές εξοπλίζουν

Τροπολογία

2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων, οι κατασκευαστές εξοπλίζουν

τα υδρογονοκίνητα οχήματα με κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που έχουν δοκιμαστεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

τα υδρογονοκίνητα οχήματα με κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που έχουν δοκιμαστεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του.**

Αιτιολόγηση

Βλέπε αιτιολόγηση της τροπολογίας 3.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου δοκιμάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου δοκιμάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό **και τα μέτρα εφαρμογής του.**

Αιτιολόγηση

Βλέπε αιτιολόγηση της τροπολογίας 3.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 4 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι κατασκευαστές παρέχουν στοιχεία για την **περιοδική** επιθεώρηση των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου κατά τη διάρκεια χρήσης του οχήματος.

Τροπολογία

5. Οι κατασκευαστές παρέχουν **στους εγκεκριμένους οργανισμούς ελέγχου** στοιχεία για την επιθεώρηση **και τη συντήρηση** των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου κατά τη διάρκεια χρήσης του οχήματος.

Αιτιολόγηση

Η αρχική διατύπωση είναι υπερβολικά γενικόλογη. Η αρχική πρόταση περιέχει τη λέξη

"περιοδική". Οι πληροφορίες είναι σαφώς ειδικού χαρακτήρα και προορίζονται για τα άτομα στα οποία απευθύνονται.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 5 – στοιχείο (δ)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου αντέχουν στις αναμενόμενες θερμοκρασίες και πιέσεις κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία

(δ) τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου αντέχουν στις αναμενόμενες θερμοκρασίες και πιέσεις κατά τη διάρκεια του **αναμενόμενου** κύκλου ζωής τους·

Αιτιολόγηση

Ο κύκλος ζωής των στοιχείων και των συστημάτων υδρογόνου θα πρέπει να ορισθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια με την προσθήκη της λέξης "αναμενόμενου".

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Παρέχεται λεπτομερής περιγραφή όλων των ιδιοτήτων και αντοχών του κυριότερου υλικού που χρησιμοποιείται στο σχεδιασμό της δεξαμενής, καθώς και τα αποτελέσματα των δοκιμών στις οποίες υποβλήθηκε το εν λόγω υλικό.

Τροπολογία

3. Παρέχεται λεπτομερής περιγραφή όλων των ιδιοτήτων και αντοχών του κυριότερου υλικού που χρησιμοποιείται στο σχεδιασμό της δεξαμενής, καθώς και τα αποτελέσματα των δοκιμών στις οποίες υποβλήθηκε το εν λόγω υλικό.

Αιτιολόγηση

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, οι εθνικές αρχές αρνούνται να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου σε νέους τύπους οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, ή να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σε νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

1. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, οι εθνικές αρχές αρνούνται να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου σε νέους τύπους οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, ή να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σε νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του.**

Αιτιολόγηση

Βλέπε αιτιολόγηση της τροπολογίας 3.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Από τις [ημερομηνία, 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος], οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο στην περίπτωση νέων οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του

Τροπολογία

2. Από τις [ημερομηνία, 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος], οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο στην περίπτωση νέων οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του**, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων υδρογόνου που

παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία τους.

δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του**, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία τους.

Αιτιολόγηση

Βλέπε αιτιολόγηση της τροπολογίας 3.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου οχήματος, ή να απαγορεύσουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με την πρόωση με υδρογόνο, να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή **έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου** σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου οχήματος, ή να απαγορεύσουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του**.

Αιτιολόγηση

Προστίθεται αναφορά στα μέτρα εφαρμογής με βάση την ίδια αρχή όπως και στο άρθρο 4(1). Προστίθεται αναφορά στην έγκριση τύπου ΕΚ για την ευθυγράμμιση του κειμένου με τις προηγούμενες παραγράφους: εάν υπάρχει μνεία στην έγκριση τύπου ΕΕ για νέο τύπο οχήματος, πρέπει επίσης να γίνει αντίστοιχη μνεία της έγκρισης τύπου ΕΚ για νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος υδρογόνου.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή, **σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 9 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ**, εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

- (α) τις διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων όσον αφορά την πρόωση με υδρογόνο, καθώς και κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου·
- (β) τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου και της περιοδικής επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5·
- (γ) τους λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στα παραρτήματα II έως V·
- (δ) τους λεπτομερείς κανόνες για τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που παρατίθενται στο παράρτημα VI·
- (ε) τις απαιτήσεις για την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου που προβλέπονται στο άρθρο 5.

Τροπολογία

Η Επιτροπή εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

- (α) τις διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων όσον αφορά την πρόωση με υδρογόνο, καθώς και κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου·
- (β) τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου και της περιοδικής επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5·
- (γ) τους λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στα παραρτήματα II έως V·
- (δ) τους λεπτομερείς κανόνες για τα κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα υδρογόνου που παρατίθενται στο παράρτημα VI·
- (ε) τις απαιτήσεις για την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου που προβλέπονται στο άρθρο 5.

Τα μέτρα αυτά προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Αιτιολόγηση

Η διευκρίνιση αυτή είναι αναγκαία διότι τα μέτρα εφαρμογής πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την οδηγία πλαίσιο 2007/46/EK, που αποτελεί το βασικό έγγραφο για την έγκριση τύπου όλων των οχημάτων.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή δύναται, **σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 9 της οδηγίας 2007/46/EK**, να εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 και του άρθρου 9 παράγραφος 2·

(β) προδιαγραφές για τις απαιτήσεις που αφορούν κάποιο από τα παρακάτω:

- νέες μορφές αποθήκευσης ή χρήσης υδρογόνου·

- προστασία του οχήματος από την πρόσκρουση·

– απαιτήσεις ασφάλειας για το ολοκληρωμένο σύστημα, οι οποίες να καλύπτουν τουλάχιστον την ανίχνευση διαρροής και τις απαιτήσεις που αφορούν το αέριο καθαρισμού·

- ηλεκτρική μόνωση και ηλεκτρική ασφάλεια·

Τροπολογία

Η Επιτροπή εγκρίνει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

(α) ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 και του άρθρου 9 παράγραφος 2·

(β) προδιαγραφές για τις απαιτήσεις που αφορούν κάποιο από τα παρακάτω:

- χρήση καθαρού υδρογόνου ή μείγματος υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου·

- νέες μορφές αποθήκευσης ή χρήσης υδρογόνου·

- προστασία του οχήματος από την πρόσκρουση **όσον αφορά την ακεραιότητα των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου**

– απαιτήσεις ασφάλειας για το ολοκληρωμένο σύστημα, οι οποίες να καλύπτουν τουλάχιστον την ανίχνευση διαρροής και τις απαιτήσεις που αφορούν το αέριο καθαρισμού·

- ηλεκτρική μόνωση και ηλεκτρική ασφάλεια·

- επισήμανση του οχήματος·

(γ) άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση του κανονισμού.

(γ) άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση του κανονισμού.

Τα μέτρα αυτά προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της Οδηγίας 2007/46/EK.

Αιτιολόγηση

Η διευκρίνιση είναι αναγκαία διότι τα μέτρα εφαρμογής πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την οδηγία πλαίσιο 2007/46/EK, που αποτελεί το βασικό έγγραφο για την έγκριση τύπου όλων των οχημάτων. Η τροπολογία αυτή προσθέτει την ειδική απαίτηση όσον αφορά το καθαρό υδρογόνο ή το μείγμα υδρογόνου και φυσικού αερίου/βιομεθανίου που είχε αφαιρεθεί από το άρθρο 3(1), διότι είναι λογικότερη η θέση της εδώ, στις διατάξεις εφαρμογής. Το ίδιο ισχύει για την προσθήκη μνείας στην ακεραιότητα των κατασκευαστικών στοιχείων και συστημάτων υδρογόνου όσον αφορά την προστασία από την πρόσκρουση. Η θέμα της επισήμανσης έχει τη θέση του στο σημείο αυτό, ως σημαντικό στοιχείο προσδιορισμού των οχημάτων με στοιχεία υδρογόνου.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Άρθρο 14 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [ημερομηνία, **δεκαοκτώ** μήνες από την *έναρξη* ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού **και των μέτρων εφαρμογής του** από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [ημερομηνία, **είκοσι τέσσερις** μήνες από την *ημερομηνία έναρξης* ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

Αιτιολόγηση

"Μέτρα εφαρμογής" – βλέπε αιτιολόγηση της τροπολογίας 3. Όσον αφορά την παράταση της περιόδου σε 24 μήνες, η διάρκεια των εθνικών νομοθετικών διαδικασιών μπορεί να μην επιτρέπει σε μια χώρα να κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός 18 μηνών τις διατάξεις για την επιβολή κυρώσεων που έχουν θεσπισθεί.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα I – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου υπόκεινται σε έγκριση τύπου:

Τροπολογία

Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου, **εφόσον έχουν τοποθετηθεί στο όχημα**, υπόκεινται σε έγκριση τύπου:

Αιτιολόγηση

Το κείμενο γίνεται έτσι σαφέστερο και ακριβέστερο.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα I – σημείο (α) – στοιχείο 10 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) αισθητήρες ανίχνευσης διαρροής υδρογόνου.

Αιτιολόγηση

Οι αισθητήρες ανήκουν λογικά στην ομάδα αυτή.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα II – σημείο (β)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) κατασκευαστικά στοιχεία που είναι σχεδιασμένα να χρησιμοποιούν

Τροπολογία

(β) κατασκευαστικά στοιχεία που είναι σχεδιασμένα να χρησιμοποιούν συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο **με**

συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο:

**ονομαστική πίεση συστήματος
μεγαλύτερη από 3,0 bar:**

Αιτιολόγηση

Είναι λογικό η υποχρέωση έγκρισης τύπου για τα κατασκευαστικά στοιχεία να περιορίζεται σε όσα χρησιμοποιούν συμπιεσμένο (αέριο) υδρογόνο με πίεση μεγαλύτερη από 3,0 bar διότι έτσι αποφεύγονται παρεξηγήσεις με την έγκριση στοιχείων χαμηλότερης πίεσης, έγκριση που θα περιέπλεκε χωρίς λόγο τη διαδικασία έγκρισης (και που ανήκει στο σημείο (α) το οποίο αφορά στα στοιχεία για υγρό υδρογόνο).

Τροπολογία 18

**Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη
Παράρτημα I – σημείο (β) – στοιχείο 15 α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(15α) αισθητήρες ανίχνευσης διαρροής
υδρογόνου.**

Αιτιολόγηση

Οι αισθητήρες ανήκουν λογικά στην ομάδα αυτή.

Τροπολογία 19

**Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη
Παράρτημα II – σημείο (γ)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) Δοκιμή μέγιστης στάθμης πλήρωσης:
Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει
στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το
επίπεδο υδρογόνου κατά τη διαδικασία
πλήρωσης δεν προκαλεί ποτέ το άνοιγμα
των διατάξεων εκτόνωσης της πίεσης.

(γ) Δοκιμή μέγιστης στάθμης πλήρωσης:
Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να παρέχει
στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι **το
σύστημα που δεν επιτρέπει την
υπερπλήρωση της δεξαμενής λειτουργεί
σωστά και ότι** το επίπεδο υδρογόνου κατά
τη διαδικασία πλήρωσης δεν προκαλεί
ποτέ το άνοιγμα των διατάξεων εκτόνωσης
της πίεσης.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή σκοπό έχει να παράσχει μια βασική διευκρίνιση, ότι δηλαδή αυτό που έχει την μεγαλύτερη σημασία είναι η ορθή λειτουργία του συστήματος που δεν επιτρέπει

υπερπλήρωση. Μόνον όταν το σύστημα αυτό λειτουργεί σωστά το επίπεδο του υδρογόνου κατά τη διαδικασία πλήρωσης δεν θα προκαλέσει άνοιγμα των διατάξεων εκτόνωσης της πίεσης.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VI – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Σε περίπτωση ατυχήματος, μια αυτόματη βαλβίδα διακόπτει τη ροή αερίου από τη δεξαμενή.

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να προβλεφθεί η λειτουργία βαλβίδας διακοπής, διότι σε περίπτωση ατυχήματος θα πρέπει σαφώς να διακόπτεται η ροή αερίου από τη δεξαμενή.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VI – παράγραφος 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

13. Τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου από τα οποία θα μπορούσε να διαρρεύσει υδρογόνο στο θάλαμο των επιβατών ή των αποσκευών ή σε άλλο μη εξαεριζόμενο θάλαμο πρέπει να περικλείονται από αεροστεγές περίβλημα ή από ισοδύναμη λύση, **όπως ορίζεται στην εκτελεστική νομοθεσία.**

13. Τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου από τα οποία θα μπορούσε να διαρρεύσει υδρογόνο στο θάλαμο των επιβατών ή των αποσκευών ή σε άλλο μη εξαεριζόμενο θάλαμο πρέπει να περικλείονται από αεροστεγές περίβλημα ή από ισοδύναμη λύση.

Αιτιολόγηση

Η μνεία αυτή δεν υπάρχει σε κανένα άλλο σημείο στο παράρτημα VI, και είναι λογικό διότι το άρθρο 12(1)(δ) ορίζει ότι θα εγκριθούν "μέτρα" για όλο το παράρτημα VI. Έπειτα, ο όρος "εκτελεστική νομοθεσία" εμφανίζεται εδώ ενώ σε όλα τα άλλα σημεία ο όρος που χρησιμοποιείται είναι "μέτρα εφαρμογής".

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού – τροποποιητική πράξη Παράρτημα VII – παράγραφος 7 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στο παράρτημα XI **προσάρτημα 4 σημείο 62**, προστίθεται **στον πίνακα η ακόλουθη νέα γραμμή**:

Τροπολογία

Στο παράρτημα XI **προσάρτημα 5**, προστίθεται **το ακόλουθο σημείο 58α**:

Αιτιολόγηση

Το σημείο 7 του παραρτήματος VII περιέχει εσφαλμένη παραπομπή στο "Παράρτημα XI, Προσάρτημα 4". Η ορθή παραπομπή είναι στο προσάρτημα 5 το οποίο, στην οδηγία 2007/46/EK, αφορά τους κινητούς γερανούς.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων
Έγγραφα αναφοράς	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας	IMCO
Γνωμοδοτική επιτροπή Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 25.10.2007
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Vladimír Remek 22.11.2007
Εξέταση στην επιτροπή	28.2.2008 7.4.2008
Ημερομηνία έγκρισης	6.5.2008
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 47 - : 0 0 : 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Norbert Glante, András Gyürk, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Άννυ Ποδηματά, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Νικόλαος Βακάλης, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Pilar Ayuso, Göran Färm, Juan Fraile Cantón, Robert Goebbels, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, John Purvis, Bernhard Rapkay, Hannes Swoboda, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniel Stroj

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Έγκριση τύπου των οχημάτων υδρογόνου		
Έγγραφα αναφοράς	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)		
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	10.10.2007		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO 25.10.2007		
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 25.10.2007	ITRE 25.10.2007	TRAN 25.10.2007
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	TRAN 24.10.2007		
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Anja Weisgerber 21.11.2007		
Εξέταση στην επιτροπή	27.2.2008	25.3.2008	6.5.2008
Ημερομηνία έγκρισης	27.5.2008		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 37 -: 0 0: 0		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Cristian Silviu Bușoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Graf Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Zita Pleštinská, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Marianne Thyssen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Εμμανουήλ Αγγελάκας, Wolfgang Bulfon, Colm Burke, Jan Cremers, Wolf Klinz, Manuel Medina Ortega, Gary Titley, Anja Weisgerber		
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Elisabeth Morin, Nicolae Vlad Popa		