

26.9.2018

A8-0287/71

Τροπολογία 71

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος A – παράγραφος 6.3 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions}{50} \right)$$

$$ZLEV_{specific} = 1 - \frac{(specific\ emissions \times 0.5)}{50}$$

Or. en

26.9.2018

A8-0287/72

Τροπολογία 72

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 6.3.1 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions}{50} \right)$$

$$ZLEV_{specific} = 1 - \frac{(specific\ emissions \times 0.5)}{70}$$

Or. en

26.9.2018

A8-0287/73

Τροπολογία 73

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

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

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

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για τον συνολικό στόλο της ΕΕ ίσος με μείωση **35 %** του στόχου των μέσων ειδικών εκπομπών για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 6.1.2·

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

Or. en

26.9.2018

A8-0287/74

Τροπολογία 74

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιγ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO₂/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Τροπολογία

ιγ) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: επιβατικό αυτοκίνητο με εκπομπές σωλήνα εξαγωγής που κυμαίνονται από μηδέν έως 50 g CO₂/km **και ελαφρό επαγγελματικό όχημα με εκπομπές που κυμαίνονται από μηδέν έως 70g CO₂/km**, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Or. en

26.9.2018

A8-0287/75

Τροπολογία 75

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) προσδιορίζεται η κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M₁ *ή* N₁, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.

δ) προσδιορίζεται η κατηγορία των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ως M₁ *και* N₁, για τα οποία ισχύει η ομαδοποίηση.

Or. en

26.9.2018

A8-0287/76

Τροπολογία 76

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Για τον προσδιορισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ από οχήματα M1 και N1 του κάθε κατασκευαστή, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πιθανή υπέρβαση του στόχου από μέρους ενός κατασκευαστή σε σχέση με τις εκπομπές CO₂ από οχήματα M1 ή N1 για τον ίδιο ή για άλλους κατασκευαστές και στο ίδιο ημερολογιακό έτος εφόσον ο κατασκευαστής ή οι κατασκευαστές το έχουν ζητήσει. Στην περίπτωση αυτή, η διαφορά μεταξύ των στόχων ειδικών εκπομπών οχημάτων M1 ή N1 του κατασκευαστή και των μέσων ειδικών εκπομπών του αφαιρείται από τις μέσες ειδικές εκπομπές του CO₂ για τον ειδικό στόχο οχημάτων M1 ή N1, σταθμισμένη σύμφωνα με τους όγκους ταξινόμησης. Η συνολική συμβολή αυτών των μεταφορών πιστωτικών μορίων μεταξύ των κατασκευαστών οχημάτων M1 ή N1 μπορεί να ανέρχεται σε 10g CO₂/km ανά κατασκευαστή κατ' ανώτατο όριο.

Or. en

AM\1164062EL.docx

PE624.113v01-00

26.9.2018

A8-0287/77

Τροπολογία 77

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 5α

***Επιβράβευση για συγκεκριμένες εξελίξεις
καυσίμων και κινητήρων για τη μείωση
της κατανάλωσης καυσίμου και των
εκπομπών CO₂***

***Οι βελτιώσεις της απόδοσης που οδηγούν
σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμου
και των εκπομπών CO₂ που προέρχονται
από τον συνδυασμό εξέλιξης καυσίμου
και εξέλιξης τεχνολογίας κινητήρων θα
πρέπει, όσον αφορά τον υπόχρεο μέρος,
να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο του
παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή
εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις
σύμφωνα με το άρθρο 16, το αργότερο
έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, προκειμένου
να ορίσει τα κριτήρια και τη λεπτομερή
μεθοδολογία για τον τρόπο εξέτασης των
εν λόγω βελτιώσεων της αποδοτικότητας
σε σχέση με τις υποχρεώσεις που
απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.***

Or. en

26.9.2018

A8-0287/78

Τροπολογία 78

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 9 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

9. Όταν χρησιμοποιούνται ανανεώσιμα καύσιμα σε οχήματα, προτείνεται διορθωτικός συντελεστής άνθρακα (CCF) προκειμένου να υπάρξει κατάλληλη αξιολόγηση των καθαρών εκπομπών CO₂ που συμβάλλουν στα φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής. Ο CCF προσδιορίζεται ως συνάρτηση του χρησιμοποιούμενου ανανεώσιμου καυσίμου.

Τα ανανεώσιμα (υγρά και αέρια) καύσιμα περιλαμβάνουν βιογενή καύσιμα (όπως είναι το βιομεθάνιο που εκλύεται από διεργασίες αναερόβιας χώνευσης), καθώς και συνθετικά καύσιμα (συμπεριλαμβανομένων και των αποκαλούμενων «ηλεκτρονικών καυσίμων» και «Power to Gas») που ανταποκρίνονται στα κριτήρια βιωσιμότητας που απαριθμούνται στη δεύτερη οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Η πιστοποίηση της ποσότητας του ανανεώσιμου καυσίμου μπορεί να πραγματοποιείται σε επίπεδο κράτους μέλους ή, εναλλακτικά, να παρέχεται απευθείας από τον κατασκευαστή του

οχήματος.

Κατά τη φάση της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων, το διορθωμένο CO₂ του στόλου υπολογίζεται, κατά συνέπεια, χρησιμοποιώντας τον συντελεστή διόρθωσης άνθρακα (CCF) και τον ακόλουθο τύπο: CO₂ στόλου = (CO₂ έγκρισης τύπου)(1-CCF)*

Ο συντελεστής διόρθωσης άνθρακα (CCF) αφορά μόνο την τεχνολογία όπου το ανανεώσιμο καύσιμο συμβάλλει π.χ. με αέριο από ανανεώσιμες πηγές, ο δε CCF εφαρμόζεται μόνο στον στόλο οχημάτων φυσικού αερίου.

Or. en

26.9.2018

A8-0287/79

Τροπολογία 79

Jens Gieseke

εξ ονόματος της Ομάδας PPE

John Procter

εξ ονόματος της Ομάδας ECR

Kateřina Konečná

Έκθεση

A8-0287/2018

Miriam Dalli

Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούρια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 10 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

10. Έως το 2023, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 προκειμένου να συμπεριλάβει εναλλακτικά καύσιμα στον υπολογισμό του στόχου CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Or. en