Τροπολογία 75
Damiano Zoffoli
εξ ονόματος της Ομάδας S&D

Έκθεση **A8-0354/2018**
Bas Eickhout
Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένας κατασκευαστής έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών κατά την έννοια της παραγράφου 2 σε ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος από το 2025 και εξής, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών υπολογιζόμενο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένας κατασκευαστής έχει σημειώσει υπέρβαση εκπομπών κατά την έννοια της παραγράφου 2 σε ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος από το 2025 και εξής, η Επιτροπή επιβάλλει ***στον κατασκευαστή ή στον διαχειριστή της κοινοπραξίας, ανάλογα με την περίπτωση,*** τίμημα υπέρβασης εκπομπών υπολογιζόμενο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:
	Για την περίοδο 2025 έως 2029,
(Τίμημα υπέρβασης εκπομπών) = (Υπέρβαση εκπομπών x ***6 800*** €/gCO2/tkm)	(Τίμημα υπέρβασης εκπομπών) = (Υπέρβαση εκπομπών x ***5 000*** €/gCO2/tkm)
	Από το 2030 και μετά,
	(Τίμημα υπέρβασης εκπομπών) = (Υπέρβαση εκπομπών x 6 800 €/gCO2/tkm)
	Η Επιτροπή μεριμνά ώστε το επίπεδο του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών να υπερβαίνει πάντα το μέσο οριακό κόστος των τεχνολογιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1.

Or. en

Τροπολογία 76
Damiano Zoffoli
εξ ονόματος της Ομάδας S&D

Έκθεση **A8-0354/2018**
Bas Eickhout
Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 εκπονείται από την Επιτροπή ειδική μεθοδολογία, η οποία θα συμπεριλαμβάνει για τις εφαρμογές CNG και LNG το αποτέλεσμα της χρήσης προηγμένων και ανανεώσιμων αέριων καυσίμων κίνησης – σύμφωνα με τα βιώσιμα κριτήρια που καθορίζονται βάσει της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας II – για τον υπολογισμό των μέσων εκπομπών του στόλου. Η μεθοδολογία συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 77
Damiano Zoffoli
εξ ονόματος της Ομάδας S&D

Έκθεση **A8-0354/2018**
Bas Eickhout
Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 16α
	Τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου
	Στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ[1], προστίθενται τα ακόλουθα σημεία μετά το σημείο 2.2.4.2:
	«2.2.5 Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των συνδυασμών οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) .../2018 [πρόταση κανονισμού COM(2018)284], αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.
	2.2.6 Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των συνδυασμών οχημάτων μηδενικών εκπομπών αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, οι οποίες εξαρτώνται από το φάσμα μηδενικών εκπομπών του οχήματος, με ανώτατο όριο τους 2 τόνους. Το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2019, η Επιτροπή θεσπίζει τύπο για τον υπολογισμό του απαιτούμενου βάρους.»

[1] Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα οχήματα με κινητήρα εναλλακτικής καύσης που αναφέρονται στο παράρτημα I, άρθρο 2 παράγραφος 3, λαμβάνουν ήδη αποζημίωση για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους που απαιτείται για εναλλακτικά συστήματα κίνησης. Ωστόσο, η εν λόγω αποζημίωση ισχύει μόνο για τα συμπαγή και όχι για τα αρθρωτά οχήματα. Για λόγους συνέπειας και για να καταστεί δυνατή η διείσδυση της εναλλακτικής τεχνολογίας σε αυτό το τμήμα της αγοράς, η εξαίρεση βάρους θα πρέπει να ισχύει και για τα αρθρωτά φορτηγά. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών (όπως τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή) είναι ακόμη βαρύτερα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να χορηγηθεί μεγαλύτερη εξαίρεση για να καταστεί δυνατή η διείσδυσή τους στην αγορά. Η εξαίρεση βάρους θα πρέπει να βασίζεται στην αυτονομία του οχήματος.