

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

2007/0297(COD)

3.9.2008

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: (*) Werner Langen

(*) Διαδικασία με τις συνδεδεμένες επιτροπές – Άρθρο 47 του Κανονισμού

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Από το 1995 έχει χαραχθεί κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ για τα Ι.Χ. Αυτή η στρατηγική στηρίζεται σε τρεις πυλώνες: αυτοδέσμευση των κατασκευαστών αυτοκινήτων στη μείωση του εκπομπών CO₂, προώθηση οικονομικότερων αυτοκινήτων μέσω φορολογικών μέτρων και βελτίωση της ενημέρωσης του καταναλωτή. Από την περίοδο 1995-2007 στάθηκε δυνατό να σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος στην τεχνολογία κινητήρων όσον αφορά την αποδοτικότητα των καυσίμων. Μέρος αυτής της βελτίωσης στην αποδοτικότητα των καυσίμων ακυρώθηκε ωστόσο από την αυξανόμενη ζήτηση για μεγαλύτερα οχήματα. Οι εκπομπές CO₂ στον τομέα των Ι.Χ. ισοδυναμούν στην Ευρώπη με περίπου 12% του συνόλου των εκπομπών. Τα Ι.Χ. φέρουν εις πέρας περίπου το 78% του συνόλου της μεταφοράς επιβατών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. Στόχοι της πρότασης κανονισμού

Με την παρούσα πρόταση κανονισμού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να επιτύχει ενιαίους και δεσμευτικούς στόχους εκπομπών του CO₂ της τάξης των 130 g CO₂/km από το 2012. Αυτός ο κοινός στόχος στηρίζεται και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνεί με τους γενικούς στόχους που επιδιώκει η Επιτροπή. Ωστόσο ο προς έγκριση από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κανονισμός πρέπει να επιδιώκει στόχους που δεν θίγουν τον ανταγωνισμό, είναι κοινωνικά αποδεκτοί και λαμβάνουν υπόψη τη μεγάλη ποικιλία Ευρωπαίων κατασκευαστών αυτοκινήτων και τη θέση τους στο διεθνή ανταγωνισμό.

2. Επιλογές και βαθμός ανωφέρειας

Κρίσιμο σημείο είναι ιδιαίτερα η δίκαιη κατανομή των στόχων μείωσης μεταξύ μικρών και μεγαλύτερων οχημάτων. Τα μεγαλύτερα οχήματα, στα οποία οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές έχουν διεθνώς μερίδιο αγοράς 80%, έχουν καθοδηγητικό ρόλο στις νέες τεχνολογίες. Μεγάλη σημασία έχει η καμπύλη οριακών τιμών σε συνδυασμό με τη μάζα των οχημάτων. Ο επιδιωκόμενος στόχος σε σχέση με το CO₂ για το μέσο όρο του νέου στόλου οχημάτων ενός κατασκευαστή με γνώμονα τη μέση μάζα οχήματος είναι η καλύτερη δυνατή βάση υπολογισμού. Η σημαντικά υψηλότερη συμμετοχή των μεγάλων οχημάτων σε σχέση με τα μικρότερα λαμβάνεται υπόψη μέσω του βαθμού ανωφέρειας της καμπύλης οριακών τιμών.

Ο προτεινόμενος από την Επιτροπή βαθμός ανωφέρειας των οριακών τιμών ύψους 60% έχει τη σύμφωνη γνώμη μας. Οι στόχοι μείωσης για τα μεγαλύτερα οχήματα είναι σημαντικά υψηλότεροι απ' ό,τι για τα μικρά. Βαθμός ανωφέρειας της τάξης του 60% έχει ως αποτέλεσμα να μην αυξάνονται οι εκπομπές CO₂ παράλληλα με τυχόν αύξηση του βάρους αλλά πολύ κάτω του μέσου όρου. Το βάρος του οχήματος (μάζα) είναι η κατάλληλη παράμετρος για τους ειδικούς στόχους CO₂. Το βάρος του οχήματος οδηγεί σε λιγότερες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού απ' ό,τι άλλες παράμετροι. Στην Ιαπωνία και στην Κίνα χρησιμοποιείται ήδη το βάρος ως βάση της νομοθεσίας περί CO₂. Οι σχετικές εξελίξεις είναι εύκολο να παρακολουθούνται, καθώς τα σχετικά δεδομένα είναι διαθέσιμα. Καθώς οι κατασκευαστές επεξεργάζονται γενικές προσεγγίσεις, η παράμετρος "footprint" δεν είναι κατάλληλο μέτρο εκτίμησης. Η χρήση του "footprint" θα είχε ως αποτέλεσμα να συνδεθούν όλα τα οχήματα της ίδιας κατηγορίας με τον ίδιο στόχο CO₂, ανεξαρτήτως της μορφής και του συνολικού τους βάρους. Πέραν τούτου το "footprint" θα επιβάρυνε σοβαρά τα μικρά και

αποδοτικά ως προς τις εκπομπές CO₂ αυτοκίνητα πόλης.

3. Συμπληρωματικά μέτρα της ολοκληρωμένης προσέγγισης

Η οριακή τιμή των 120 g CO₂/km στην ολοκληρωμένη προσέγγιση προβλέπει μείωση του CO₂ κατά 10 g/km μέσω των συμπληρωματικών μέτρων. Σε αυτό περιλαμβάνονται ελαστικά χαμηλής αντοχής, μείωση της αντίστασης κύλισης, συστήματα ελέγχου της πίεσης των ελαστικών, αποτελεσματικά κλιματιστικά μηχανήματα και δείκτες αλλαγής ταχυτήτων που μπορούν από κοινού να επιτύχουν εξοικονόμηση περίπου 5 g/km CO₂. Επιπλέον, στην προσέγγιση αυτή περιλαμβάνονται τα βιοκαύσιμα με επίσης περίπου 5 g CO₂/km. Για να εφαρμοστούν νέες τεχνολογίες και ενεργειακά αποδοτικά μέτρα, είναι σκόπιμο να αναγνωριστούν οι οικολογικές καινοτομίες ως μέτρα μείωσης του CO₂. Επειδή δεν είναι δυνατό να καλυφθούν όλες οι οικολογικές καινοτομίες στο πλαίσιο της ελεγκτικής διαδικασίας και οι τροποποιήσεις της ισχύουσας και διεθνώς εναρμονισμένης διαδικασίας είναι χρονοβόρες και περίπλοκες, προτάθηκε να εισαχθεί επιπρόσθετα μια διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 6 και το παράρτημα Πα. Πέρα από την ελεγκτική διαδικασία στις οικολογικές καινοτομίες μπορούν να συμπεριληφθούν μέτρα τεχνικής των αυτοκινήτων, μέτρα κατά τη συντήρηση, κατά την εκπαίδευση των οδηγών, κατά των υποδομών πλοήγησης καθώς και στον ενεργειακά αποδοτικό φωτισμό περισσότερη ηλιακή τεχνολογία στο αυτοκίνητο και η χρήση των θερμικών αποβλήτων. Σκοπός είναι να προωθηθούν όλα τα μέτρα που θα επιτρέψουν βελτίωση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου.

4. Αρχική φάση ισχύος των μέτρων

Καθώς η ανάπτυξη νέων τύπων και νέων βάσεων σχεδιασμού απαιτεί τουλάχιστον 5–8 χρόνια, είναι σκόπιμο να μην τεθεί σε εφαρμογή ο στόχος των 120 g CO₂/km σε συγκεκριμένη ημερομηνία αλλά κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου ορισμένων ετών. Ως εκ τούτου προτείνεται η υποχρέωση να επιτύχει ένας κατασκευαστής το στόχο των 120 g CO₂/km στο ένα τέταρτο του στόλου των νέων οχημάτων κατά το έτος 2012, στο ήμισυ κατά το έτος 2013, στα τρία τέταρτα κατά το έτος 2014 και στο σύνολο του στόλου του κατά το έτος 2015, συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωματικών μέτρων. Αυτή η ευελιξία είναι αναγκαία ώστε να αφεθεί στους κατασκευαστές το αναγκαίο περιθώριο ελιγμών και ταυτόχρονα να καταστεί δυνατή η εξεύρεση εναλλακτικών οδών.

5. Κυρώσεις

Το ύψος των προτεινόμενων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προστίμων, που κυμαίνεται μεταξύ 100 και 475 ευρώ ανά τόνο CO₂, ξεπερνά κατά πολύ το κόστος πιστοποίησης όσον αφορά το CO₂ στο πλαίσιο της εμπορίας εκπομπών στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Το νόημα της ποινής δεν πρέπει να εντοπίζεται στην υπονόμευση της καινοτόμου δύναμης της βιομηχανίας αλλά πρέπει να παρέχει κίνητρα για την εφαρμογή του μέτρου και ενδεχομένως να χρηματοδοτεί τη λήψη αναπληρωματικών μέτρων τα οποία θα διασφαλίζουν την επιδιωκόμενη μείωση των εκπομπών CO₂. Οι προτεινόμενες κυρώσεις ύψους 10 έως 40 ευρώ ανά γραμμάριο CO₂ για τα νεοταξινομηθέντα Ι.Χ (ισοδυναμούν με μέχρι και 200 ευρώ ανά τόνο) δεν φαίνεται να εξασφαλίζουν κάτι τέτοιο. Πρέπει να υποθέσουμε ότι με την ενημέρωση των καταναλωτών και λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών η πίεση που θα ασκηθεί στους κατασκευαστές να τηρήσουν όλες τις προδιαγεγραμμένες οριακές τιμές θα αυξηθεί ούτως ή άλλως.

6. Εξαιρέσεις

Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προβλέπει σειρά εξαιρέσεων, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν κατά περίπτωση. Η προτεινόμενη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οριακή τιμή για λιγότερα από 10.000 πωληθέντα νέα οχήματα εντός της ΕΕ ανά έτος μειώνεται στα 5.000 ετησίως και εισάγεται επιπρόσθετη ρύθμιση, περιοριζόμενη στα 5 έτη, για τους κατασκευαστές που θα δυσκολευτούν να επιτύχουν τους στόχους μείωσης και είναι υπεύθυνοι για λιγότερο από το 1% ανά έτος των νέων ταξινομήσεων εντός της ΕΕ.

7. Μακροπρόθεσμοι στόχοι

Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι πρέπει να αποφασιστούν από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο βάσει απογραφής και αντίστοιχης πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά το έτος 2014. Σε αυτό το χρονικό σημείο είναι δυνατή η επισκόπηση των νέων τεχνολογιών συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής εναλλακτικών μοντέλων κίνησης όπως τα οχήματα που κινούνται με μπαταρία. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι πρέπει επίσης να συνεκτιμήσουν το γεγονός ότι τα νέα μοντέλα μηχανής και τα συστήματα υβριδικής ενέργειας που αναπτύσσονται σήμερα θα έχουν σχετικά μικρό μόνο κύκλο ζωής, καθώς 10 χρόνια μετά τη διάθεσή τους στην αγορά θα είναι διαθέσιμη η νέα γενιά τοπικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης χωρίς CO₂. Η πολιτική πρέπει επομένως να αφήσει ανοικτή τη μετάβαση στις νέες τεχνολογίες. Η εφαρμογή των οριακών τιμών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, ύψους 120 g CO₂/km, στο μέσο όρο όλων των οχημάτων σημαίνει ήδη ότι η μέση κατανάλωση καυσίμων πρέπει να μειωθεί σε περίπου 5 λίτρα ανά 100χλμ. για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα και σε περίπου 4,5 λίτρα ανά 100χλμ. για τα ντιζελοκίνητα οχήματα. Σε σύγκριση με τα υπάρχοντα στοιχεία, οι στόχοι αυτοί είναι πολύ φιλόδοξοι.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, 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) Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση **όλων των κρατών μελών να μειώσουν αισθητά τις εκπομπές** από τα επιβατικά αυτοκίνητα. **Για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες ουσιώδεις μειώσεις, πρέπει να εφαρμοστούν σε επίπεδο κρατών μελών**

Τροπολογία

(4) Μία από τις συνέπειες των ανωτέρω δεσμεύσεων είναι η υποχρέωση **να μειωθούν αισθητά οι εκπομπές και** από τα επιβατικά αυτοκίνητα. **Για τούτο είναι απαραίτητη η θέσπιση διατάξεων περί εκπομπών για τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς νέων αυτοκινήτων. Μόνο**

και σε κοινοτικό επίπεδο πολιτικές και μέτρα σε όλους τους τομείς της κοινοτικής οικονομίας και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ και οι εκπομπές του εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των *επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή*, θα υπονομευθούν σημαντικά οι μειώσεις που πραγματοποιούνται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

μία κοινοτική ρύθμιση μπορεί να εγγυηθεί ότι τα οχήματα που μόλις ταξινομήθηκαν θα υπόκεινται στους ίδιους όρους σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για να επιτευχθεί ο συνολικός στόχος των κρατών μελών και της Κοινότητας να μειωθεί το CO₂, δεν αρκεί η λήψη μέτρων μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας αλλά και στους τομείς των μεταφορών και του νοικοκυριού. Οι οδικές μεταφορές είναι ο δεύτερος σε μέγεθος τομέας εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ και οι εκπομπές του εξακολουθούν να αυξάνουν. Εάν συνεχιστεί η αύξηση των *εκπομπών CO₂ από τις οδικές μεταφορές*, θα υπονομευθούν σημαντικά οι μειώσεις που πραγματοποιούνται σε άλλους κλάδους για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δεν είναι τα κράτη μέλη που πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές αλλά οι κατασκευαστές ή οι εισαγωγείς IX. Επίσης, δεν είναι οι επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή που απειλούν να αυξηθούν περαιτέρω αλλά οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, και δη CO₂.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Η υιοθέτηση κοινοτικών στόχων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα είναι αναγκαία ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών. Οι κοινοτικοί στόχοι προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂, *από,τι θα το πετύχαιναν χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης.* Κατά τον

Τροπολογία

(5) Η υιοθέτηση κοινοτικών στόχων για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα είναι αναγκαία ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών. Οι κοινοτικοί στόχοι προσφέρουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂ *και αποτρέπουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών*

καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα αγορών και κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο επιβαλλόμενο κόστος στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που προκύπτουν από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.

μέσω χωριστών εθνικών στόχων μείωσης. Τέτοιες στρεβλώσεις θα έρχονταν εντελώς σε αντίθεση με το στόχο της δημιουργίας ενιαίας ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα αγορών και κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο επιβαλλόμενο κόστος στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που προκύπτουν από πλευράς τόνωσης της καινοτομίας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.

Αιτιολόγηση

Μόνο μια ενιαία ευρωπαϊκή ρύθμιση βάσει του άρθρου 95 ΣΕΚ θα αποτρέψει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού καθώς και εθνικές εξαιρέσεις και χωριστές ρυθμίσεις.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Ο στόλος αυτοκινήτων της ΕΕ γηράσκει με ταχύ ρυθμό. Το μεγάλο ποσοστό των οχημάτων άνω των δέκα ετών στον στόλο αυτοκινήτων της ΕΕ υπονομεύει κάθε νέο κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂. Πρέπει ως εκ τούτου να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ανανέωση του στόλου μέσω της παροχής κινήτρων για την αγορά νέων αυτοκινήτων.

Αιτιολόγηση

Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα του κανονισμού είναι βασικό να προωθηθεί η αγορά νέων αυτοκινήτων. Εάν οι καταναλωτές εξακολουθούν να είναι υπέρ της αγοράς αυτοκινήτων ευκαιρίας, ιδίως δε αυτών που ξεπερνούν τα δέκα χρόνια, δεν θα έχουμε ουσιαστική μείωση των εκπομπών CO₂.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Οι ανακοινώσεις πρότειναν την υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης για να εκπληρωθεί ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km μέχρι το 2012 και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με εστίαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων. Βάσει των εκούσιων δεσμεύσεων που υιοθέτησαν οι κατασκευαστές, το νομοθετικό πλαίσιο καλύπτει όσα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη στη μέτρηση των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων. Μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, θα επέλθει με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων. Επιπλέον, η συμπεριφορά των καταναλωτών επηρεάζει τις συνολικές εκπομπές από επιβατικά αυτοκίνητα, κατά συνέπεια στους καταναλωτές πρέπει να παρέχονται πληροφορίες κατά πόσον τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πληρούν τους στόχους εκπομπής που καθορίζονται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

(10) Οι ανακοινώσεις πρότειναν την υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης για να εκπληρωθεί ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km μέχρι το 2012 και ανήγγειλαν ότι η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του κοινοτικού στόχου, με εστίαση σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO₂ ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g CO₂/km κατά μέσον όρο για το στόλο καινούργιων αυτοκινήτων με βελτίωση της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων. **Ο στόχος της μείωσης των εκπομπών CO₂ με βελτιώσεις στην τεχνολογία κινητήρων πρέπει να στηριχθεί μέσω της ανάπτυξης οικοτεχνολογίας ενσωματωμένης στα επιβατικά αυτοκίνητα καθώς και της βελτίωσης οδικών υποδομών, της καλύτερης διαχείρισης της κυκλοφορίας και μέσω μέτρων για την ενθάρρυνση της χρήσης βιοκαυσίμων και των κατάλληλων φορολογικών ρυθμίσεων.** Βάσει των εκούσιων δεσμεύσεων που υιοθέτησαν οι κατασκευαστές, το νομοθετικό πλαίσιο καλύπτει όσα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη στη μέτρηση των εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων. Μια περαιτέρω μείωση κατά 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη, εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, θα επέλθει με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων. Επιπλέον, η συμπεριφορά των καταναλωτών επηρεάζει τις συνολικές εκπομπές από επιβατικά

αυτοκίνητα, κατά συνέπεια στους καταναλωτές πρέπει να παρέχονται πληροφορίες κατά πόσον τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πληρούν τους στόχους εκπομπής που καθορίζονται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. **Σημαντικό είναι επίσης, εν όψει της επικείμενης αναθεώρησης της οδηγίας 1999/94/EK για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων, να αναπτυχτεί σαφής ταξινόμηση των οχημάτων με βάση την αποδοτικότητα καυσίμων και τις εκπομπές CO₂.**

Αιτιολόγηση

Η σαφής πληροφόρηση του καταναλωτή έχει μεγάλη σημασία. Για την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/94/EK πρέπει να θεσπιστεί σαφής ταξινόμηση των οχημάτων (π.χ. κατηγορία A, A+, B- κλπ.).

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, θέτοντας σε ίση μοίρα τους διάφορους ευρωπαϊούς κατασκευαστές αυτοκινήτων και αποφεύγοντας κάθε **αδικαιολόγητη** στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που να

Τροπολογία

(11) Το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου για τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικώς ουδέτερους και κοινωνικώς ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, θέτοντας σε ίση μοίρα τους διάφορους ευρωπαϊούς κατασκευαστές αυτοκινήτων και αποφεύγοντας κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων. Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι συμβατό με το γενικό στόχο επίτευξης των δεσμεύσεων της ΕΕ βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο και να συμπληρωθεί από άλλα μέσα που να αφορούν αμεσότερα τη χρήση, όπως η

αφορούν αμεσότερα τη χρήση, όπως η διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας.

διαφοροποίηση των φόρων αυτοκινήτων και ενέργειας. **Οι φόροι επί των επιβατικών αυτοκινήτων πρέπει να συνδέονται με τις ρυπογόνες εκπομπές τους και πρέπει να συμφωνηθούν σε επίπεδο ΕΕ, ούτως ώστε να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς λόγω αποκλίνουσας φορολόγησης στα διάφορα κράτη μέλη.**

Αιτιολόγηση

Είναι περιττός ο χαρακτηρισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού ως "αδικαιολόγητων" εκ μέρους της Επιτροπής. Για να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς λόγω της διαφορετικής από πλευράς κρατών μελών εφαρμογής του κανονισμού είναι σημαντικό να υπάρξει συμφωνία σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τους φόρους που επιβαρύνουν τα επιβατικά οχήματα και συνδέονται με τις ρυπογόνες εκπομπές τους.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Για να επιτύχουμε αυτοκίνητα με μηδενικές εκπομπές, πρέπει να αυξηθούν δραστικά οι πιστώσεις από το Έβδομο Πρόγραμμα Πλαίσιο για Έρευνα και Ανάπτυξη οι οποίες έχουν προοριστεί για τεχνολογίες που αποσκοπούν στην κατασκευή αυτοκινήτων με μηδενικές εκπομπές.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να επενδυθούν περισσότερα χρήματα στην Ε&Α για τεχνολογίες που θα επιτρέπουν τις μηδενικές εκπομπές στα αυτοκίνητα.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλότητα της αγοράς αυτοκινήτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO₂ για επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των αυτοκινήτων. Για να περιγραφεί η χρηστικότητα αυτή, η μάζα αποτελεί **την πλέον** ενδεδειγμένη παράμετρο **επειδή** επιτρέπει ικανοποιητικό συσχετισμό με τις τωρινές εκπομπές, **οπότε** θα μπορούσε να οδηγήσει σε ρεαλιστικότερους και πλέον ανταγωνιστικώς ουδέτερους στόχους, ενώ παράλληλα είναι ευχερώς διαθέσιμα τα δεδομένα για τη μάζα. Θα πρέπει **όμως** να συγκεντρωθούν δεδομένα για το αποτύπωμα, που αποτελεί την εναλλακτική παράμετρο χρηστικότητας (μετατρόχιο επί μεταξόνιο), ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρηστικότητα. **Κατά τον καθορισμό των στόχων, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προβολές για την εξέλιξη της μάζας καινούργιων αυτοκινήτων μέχρι το έτος 2012 και να αποφευχθούν ενδεχόμενα κίνητρα για την αύξηση της μάζας των αυτοκινήτων απλά και μόνο για να προκύψει ωφέλεια από την παρεπόμενη αύξηση του στόχου μείωσης του CO₂. Ως εκ τούτου, κατά τον καθορισμό των στόχων για το 2012 θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η πιθανή μελλοντική εξέλιξη αυτόνομης αύξησης της μάζας των οχημάτων που παράγονται από τους κατασκευαστές και πωλούνται στην αγορά της ΕΕ. Τέλος, η διαφοροποίηση στόχων αναμένεται να ενθαρρύνει τις μειώσεις εκπομπών σε όλες τις κατηγορίες αυτοκινήτων με παράλληλη αναγνώριση του γεγονότος ότι**

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να διατηρηθεί η ποικιλότητα της αγοράς αυτοκινήτων και η ικανότητά της να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των καταναλωτών, οι στόχοι σχετικά με το CO₂ για επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμική συνάρτηση της χρηστικότητας των αυτοκινήτων. Για να περιγραφεί η χρηστικότητα αυτή, η μάζα αποτελεί **μία** ενδεδειγμένη παράμετρο **που** επιτρέπει ικανοποιητικό συσχετισμό με τις τωρινές εκπομπές, **και** θα μπορούσε **κατά συνέπεια** να οδηγήσει σε ρεαλιστικότερους και πλέον ανταγωνιστικώς ουδέτερους στόχους, ενώ παράλληλα είναι ευχερώς διαθέσιμα τα δεδομένα για τη μάζα. Θα πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα **όπως** για το αποτύπωμα, που αποτελεί την εναλλακτική παράμετρο χρηστικότητας (μετατρόχιο επί μεταξόνιο), ώστε να διευκολυνθούν πλέον μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις της προσέγγισης με βάση τη χρηστικότητα. **Η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει μέχρι το 2014 τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και, εφόσον το κρίνει κατάλληλο, να προσαρμόσει την παράμετρο χρηστικότητας.**

για βαρύτερα οχήματα θα ήταν δυνατή η επίτευξη μεγαλύτερων μειώσεων εκπομπών.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο κανονισμός **προωθεί ενεργά την οικολογική καινοτομία** και συνεκτιμά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. **Κατ' αυτόν τον τρόπο βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας.**

Τροπολογία

(13) Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η παροχή κινήτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία **(κατασκευαστές και προμηθευτές)** να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Ο κανονισμός **πρέπει επομένως να είναι διαμορφωμένος έτσι ώστε να ανταμείβει και να λαμβάνει υπόψη τις οικολογικές καινοτομίες που μειώνουν τις εκπομπές από τα αέρια θερμοκηπίου, επομένως στηρίζει την ηγετική θέση της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και των προμηθευτών της** και συνεκτιμά **επαρκώς** τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις. **Τούτο προωθεί με βιώσιμο τρόπο την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ και διασφαλίζει υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

Αιτιολόγηση

Η παρούσα πρόταση κανονισμού περιορίζει τις άξιες λόγω οικολογικές καινοτομίες σε αυτές που τίθενται πλήρως σε ισχύ κατά την ισχύουσα διαδικασία ελέγχου. Ο περιορισμός στα 5 g CO₂/km ή στα 10 g CO₂/km, συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων, μέσω των υπολογιζόμενων συνολικά "συμπληρωματικών μέτρων" είναι ανεπαρκής. Είναι κατά πολύ κατώτερος των τεχνολογικών και οικονομικών δυνατοτήτων.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Ως τμήμα της ολοκληρωμένης

προσέγγισης σχετικά με την μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα, οι οικολογικές καινοτομίες πρέπει να οριστούν και να διασφαλιστούν μέσω μετρήσιμων στόχων. Το υφιστάμενο ευρωπαϊκό σύστημα έγκρισης τύπου δεν περιλαμβάνει όλες τις διαθέσιμες τεχνικές δυνατότητες επιλογής για την επίτευξη βελτιώσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να οριστεί διαδικασία αξιολόγησης του δυναμικού μείωσης των εκπομπών CO₂ μέσω της θέσπισης τεχνολογικών μέτρων. Προσοχή πρέπει να δοθεί στις τεχνολογίες που δεν αντικατοπτρίζονται καθόλου ή που δεν αντικατοπτρίζονται επαρκώς στα μέτρα τα οποία λαμβάνονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του. Εγκρίσεις για οικολογικές καινοτομίες χορηγούνται ως μέσο παροχής πρόσθετων κινήτρων στους κατασκευαστές δια της προσμετρήσεως των οφελών αυτών για την επίτευξη των ειδικών στόχων τους για τη μείωση των εκπομπών CO₂. Επιπλέον, ενώ οι νέες αυτές τεχνολογίες ενδέχεται να είναι δαπανηρές για την αυτοκινητοβιομηχανία, θα πρέπει εντούτοις να ενθαρρύνονται από την Επιτροπή μέσω ενός συστήματος ειδικών πιστώσεων.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13β) Για να εξασφαλισθεί μακροπρόθεσμα η προβλεψιμότητα για τον κλάδο, ενώ ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις πρέπει να θεσπιστούν μακροπρόθεσμοι στόχοι για τις εκπομπές CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων συνυπολογίζοντας την εκτίμηση του

αντίκτυπου από την Επιτροπή. Με τους στόχους αυτούς επιδιώκεται η επίτευξη του μέσου όρου CO₂ για το 2020 95 g/km.

Τροπολογία 11

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13γ) Ο παρών κανονισμός ενσωματώνει ειδικές διατάξεις που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω διάδοσης των εναλλακτικών καυσίμων, των οχημάτων χαμηλών εκπομπών και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της ΕΕ.

Τροπολογία12

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 δ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13δ) Είναι εξαιρετικά αναγκαίο, προκειμένου να επιτευχθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι και να καταπολεμηθεί η κλιματική αλλαγή, να παραμείνει η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο. Επομένως πρέπει να εγκριθούν μέτρα αποτελεσματικά, ιδίως εν όψει του κόστους για το σύνολο της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν θα υποβαθμιστεί η ανταγωνιστικότητά της.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Είναι αναγκαίος ένας **άρτιος** μηχανισμός **συμμόρφωσης** ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

(19) Είναι αναγκαίος ένας **σύμφωνος με τη Συνθήκη** μηχανισμός **κυρώσεων**, ώστε να διασφαλισθεί η εκπλήρωση των στόχων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

Αιτιολόγηση

Κατά τον καθορισμό των κυρώσεων πρέπει να ληφθούν υπόψη όλοι οι όροι και το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 ΣΕΚ.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων σε χρήση μόνον εφόσον συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το επιβατικό αυτοκίνητο.

Τροπολογία

(21) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ ορίζει ότι οι κατασκευαστές οφείλουν να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν την ταξινόμηση και θέση καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων σε χρήση μόνον εφόσον συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή για το επιβατικό αυτοκίνητο **και θα πρέπει να βασίζονται μόνο σε αυτό το έγγραφο αναφοράς. Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη, δικαιολογημένα, δεν χρησιμοποιούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για την ολοκλήρωση της διαδικασίας ταξινόμησης και την θέση σε χρήση ενός καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου, θα**

πρέπει να θεσπίζουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί η δέουσα ακρίβεια της διαδικασίας παρακολούθησης. Θα πρέπει να υπάρχει κοινή τυποποιημένη βάση δεδομένων της ΕΕ για τα δεδομένα που αφορούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως μοναδικό σημείο αναφοράς, ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να διατηρούν τα δεδομένα ταξινόμησης όταν τα οχήματα ταξινομούνται για πρώτη φορά. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει την χρήση ηλεκτρονικών δικτύων εκ μέρους των κρατών μελών, όπως έχει καταδείξει το πρόγραμμα για την πολιτιστική κληρονομιά στα περιφερειακά δίκτυα REGNET, τα οποία διασφαλίζουν τον περαιτέρω εξορθολογισμό της ανταλλαγής των δεδομένων ταξινόμησης, όπως για παράδειγμα αυτών που αφορούν τις εκπομπές CO₂, για τον σκοπό της ορθής παρακολούθησης. Επιπλέον, προκειμένου να δοθεί στους κατασκευαστές η δυνατότητα να αντεπεξέλθουν στις εξελίξεις τις αγορές, η Επιτροπή θα πρέπει, μέχρι τις 30 Αυγούστου κάθε έτους παρακολούθησης, να θέτει στη διάθεση κάθε κατασκευαστή ενδιάμεση έκθεση παρακολούθησης για το εν λόγω έτος.

Αιτιολόγηση

Όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να χρησιμοποιούν ως βασικό έγγραφο αναφοράς (π.χ. για τα στοιχεία εκπομπών CO₂) το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ως βάση παρακολούθησης (επί του παρόντος περί τα 12 κράτη μέλη της ΕΕ δεν χρησιμοποιούν το εν λόγω έγγραφο). Κατά συνέπεια, πρέπει να δημιουργηθεί μια κεντρική ευρωπαϊκή βάση δεδομένων για τη συλλογή των εν λόγω στοιχείων. Αυτό θα δώσει επίσης τη δυνατότητα στους κατασκευαστές να επικαιροποιούν εγκαίρως τις τεχνικές αλλαγές στα οχήματά τους. Έχει καθοριστική σημασία να γνωρίζουν οι κατασκευαστές εγκαίρως ποια θα είναι η επίσημη τιμή CO₂ και επομένως οι προσωρινοί υπολογισμοί και οι προσωρινές εκθέσεις της Επιτροπής πρέπει να διενεργούνται σε εξαμηνιαία βάση.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να αξιολογείται σε κοινοτικό επίπεδο. Κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες με βάση τον παρόντα κανονισμό καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών ως προς έναστο ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται **σε συνάρτηση** με το βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν μπόρεσε να συμμορφωθεί προς τον στόχο του. Θα πρέπει δε να αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου. Προκειμένου να δοθεί επαρκές κίνητρο για τη λήψη μέτρων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα, το τίμημα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει το κόστος της τεχνολογικής εξέλιξης. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να **θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης**.

Τροπολογία

(22) Η συμμόρφωση των κατασκευαστών προς τους στόχους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να αξιολογείται σε κοινοτικό επίπεδο. Κατασκευαστές των οποίων οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες με βάση τον παρόντα κανονισμό καταβάλλουν τίμημα υπέρβασης εκπομπών ως προς έναστο ημερολογιακό έτος από το 2012 και μετά. Το τίμημα θα πρέπει να διαμορφώνεται **σύμφωνα** με το βαθμό στον οποίο ο κατασκευαστής δεν μπόρεσε να συμμορφωθεί προς τον στόχο του. **Θα πρέπει να είναι αναλογικό και συνεπές με τα άλλα μέσα μείωσης του CO₂, όπως είναι το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ**. Προκειμένου να δοθεί επαρκές κίνητρο για τη λήψη μέτρων μείωσης των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα, το τίμημα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει το κόστος της τεχνολογικής εξέλιξης. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να **χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη των αειφόρων τρόπων μεταφοράς που δεν παράγουν εκπομπές CO₂, ιδίως δίκτυα μεταφοράς, έρευνα για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών στον τομέα των μεταφορών, καθώς και την προώθηση της ανανέωσης του στόλου**.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Αντικείμενο και στόχοι

Ο **παρών** κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της ΕΕ **να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από τον στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσον όρο.** Ο κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε βελτίωση κατά 10 g/km στο πλαίσιο της κοινοτικής ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Τροπολογία

Αντικείμενο, σκοπός και στόχοι

1. Ο κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο **της μείωσης των εκπομπών CO₂ εντός της ΕΕ και στον τομέα των μεταφορών.** Ο κανονισμός ορίζει **τις εκπομπές CO₂ για** τον στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσον όρο.

Ο παρών κανονισμός θέτει επίσης στόχο οι μέσες εκπομπές CO₂ του στόλου των καινούργιων αυτοκινήτων να μην υπερβαίνουν, από 1ης Ιανουαρίου 2020, τα 95 g CO₂/km.

2. Ο **παρών** κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, στο πλαίσιο της κοινοτικής ολοκληρωμένης προσέγγισης, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε βελτίωση κατά 10 g/km.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση συνολικής προσέγγισης στον προσδιορισμό όλων των μέτρων μείωσης των εκπομπών CO₂ με στόχο να αρθεί η διάκριση μεταξύ μέτρων που συνδέονται με τον κινητήρα ή τα οχήματα και συμπληρωματικών μέτρων αφενός και οικολογικών καινοτομιών αφετέρου.

Αιτιολόγηση

Για να προωθηθεί η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα των αυτοκινήτων και να παρασχεθεί στους κατασκευαστές και τους προμηθευτές διαρκής ασφάλεια σχεδιασμού και επενδύσεων, είναι σκόπιμο να οριστούν βάσει λεπτομερούς απογραφής και προσεκτικής εκτιμήσεως έννομων συνεπειών μακροπρόθεσμοι στόχοι και να προωθηθούν ή να επιβληθούν έτσι εναλλακτικές τεχνολογίες. Αυτοί οι στόχοι πρέπει να οριστούν μέσω νομοθετικής διαδικασίας στο εγγύς μέλλον. Η πρόταση πρέπει να εμπεριέχει ολοκληρωμένη διαδικασία, που να καλύπτει όλα τα μέτρα για τη μείωση του CO₂.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M₁ όπως ορίζονται στο Παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2.610 kg, και σε οχήματα στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ("επιβατικά αυτοκίνητα") τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα **και δεν έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός Κοινότητας** ("καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα").

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M₁ όπως ορίζονται στο Παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK, των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2.610 kg, και σε οχήματα στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ("επιβατικά αυτοκίνητα") τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα ("καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα").

Αιτιολόγηση

Για να ενθαρρυνθούν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων να επενδύσουν σε νέες τεχνολογίες, να αυξήσουν την ενεργειακή αποτελεσματικότητα και να μειώσουν τις εκπομπές CO₂, είναι απαραίτητο να αποφευχθεί η θέσπιση ειδικών πλεονεκτημάτων για καινούργια οχήματα που εισάγονται από τρίτες χώρες.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Δεν λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη ταξινόμηση εκτός Κοινότητας που έχει διενεργηθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την ταξινόμηση στην Κοινότητα.

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Για να ενθαρρυνθούν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων να επενδύσουν σε τεχνολογίες που έχουν σχεδιασθεί για να αυξήσουν την ενεργειακή αποτελεσματικότητα και να μειώσουν τις εκπομπές CO₂, είναι απαραίτητο να αποφευχθεί η θέσπιση ειδικών πλεονεκτημάτων για καινούργια οχήματα που εισάγονται από τρίτες χώρες.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα οχήματα με ιδιαίτερο κοινωνικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 1, στοιχείο στ(δ), εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Αιτιολόγηση

Ο αριθμός αυτών των οχημάτων είναι σχετικά μικρός ώστε να δικαιολογείται μια παρέκκλιση που αφορά διάταξη η οποία να μην πληροί την απαίτηση για κοινωνική αποδοχή των κανόνων που διέπουν το CO₂.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δα) ως "αποτύπωμα" νοείται το γινόμενο του μεταξονίου ενός οχήματος επί το μετατρόχιο όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ορίζεται στο Τμήμα 2.1 και 2.3 του Παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στα) ως "όχημα εναλλακτικών καυσίμων" νοείται ένα όχημα όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο στ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στβ) ως "όχημα μηδενικών εκπομπών" νοείται ένα αυτοκίνητο το οποίο, σταθμευμένο ή εν λειτουργία, υποβαλλόμενο στην ελεγκτική διαδικασία για το CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, δεν παράγει καθόλου εκπομπές CO₂.

Αιτιολόγηση

Με την τροπολογία αυτή δεν αλλάζει το νόημα της παραγράφου αλλά ενισχύεται η σαφήνεια στη διατύπωση.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο στ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στγ) ως "οικολογική καινοτομία" νοείται κάθε τεχνολογικό μέτρο ή τεχνολογική καινοτομία που έχει αποδεδειγμένα προσφέρει μετρήσιμη συμβολή στην μείωση των εκπομπών CO₂ και δεν περιλαμβάνεται, ούτε εξετάζεται, έστω και ανεπαρκώς, στην ελεγκτική διαδικασία για το CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, αλλά ούτε και απαιτείται από νομικής σκοπιάς στα πρόσθετα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 1. Καθορίζεται μία ενιαία, περιορισμένη αλλά επιδεχόμενη αναθεώρησης κατάσταση μέτρων·

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο στ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στδ) ως "οχήματα με ιδιαίτερο κοινωνικό προορισμό" νοούνται τα ακόλουθα οχήματα της κατηγορίας M₁:

i) τα οχήματα με ιδιαίτερο κοινωνικό προορισμό σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ με μάζα αναφοράς άνω των 2000 kg,

ii) τα οχήματα με μάζα αναφοράς άνω των 2000 kg, τα οποία δέχονται επτά ή και παραπάνω επιβάτες συν τον οδηγό, εξαιρουμένων των οχημάτων της κατηγορίας M₁G, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ,

iii) τα οχήματα με μάζα αναφοράς άνω των 1760 kg τα οποία κατασκευάζονται

αποκλειστικά για επαγγελματικούς σκοπούς και στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί αναπηρική πολυθρόνα, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική υπέρ των ατόμων με αναπηρία.

Αιτιολόγηση

Ο αριθμός αυτών των οχημάτων είναι σχετικά μικρός ώστε να δικαιολογείται μια παρέκκλιση που αφορά διάταξη η οποία να μην πληροί την απαίτηση για κοινωνική αποδοχή των κανόνων που διέπουν το CO₂.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – υποπαράγραφος 1 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές θεωρούνται **συνδεδεμένοι εάν είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις**. Με τον όρο "συνδεδεμένες επιχειρήσεις" νοούνται:

Τροπολογία

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, **ένιοι** κατασκευαστές που **συγκροτούν μία συνδεδεμένη επιχείρηση** θεωρούνται **ως ενιαίος κατασκευαστής**. Με τον όρο "συνδεδεμένες επιχειρήσεις" νοούνται:

Αιτιολόγηση

Με την τροπολογία δεν αλλάζει το νόημα της παραγράφου αλλά ενισχύεται η σαφήνεια στη διατύπωση.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 **και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος**, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι **οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂** δεν υπερβαίνουν τον στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον

Τροπολογία

Αρχής γενομένης την 1η Ιανουαρίου 2012, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι **το 2012 το 60% του στόλου του, το 2013 το 70% του στόλου του, το 2014 το 80% του στόλου του και το 2015 και, εφεξής, κάθε επόμενο έτος, το 100% του στόλου του** δεν **θα** υπερβαίνουν τον στόχο του ειδικών

κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον υπολογισμό των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂, κάθε νέο επιβατηγό αυτοκίνητο με ειδικές εκπομπές CO₂ κάτω των 50 g CO₂/km και κάθε όχημα εναλλακτικών καυσίμων θα προσμετρούνται ως 1,5 αυτοκίνητο και κάθε όχημα μηδενικών εκπομπών θα προσμετράται ως 3 αυτοκίνητα μέχρι και το 2015.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών CO₂, λαμβάνονται υπόψη οι μειώσεις των εκπομπών CO₂ που επιτεύχθηκαν μέσω των οικολογικών καινοτομιών.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Οι κατασκευαστές μπορούν να σχηματίσουν σύμπραξη με σκοπό την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους σχετικά με την εισαγωγή οχημάτων μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στην παράγραφο 2α του Παραρτήματος I.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Μια συμφωνία για το σχηματισμό σύμπραξης είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη **υπό τον όρο ότι η συνολική διάρκεια κάθε συμφωνίας δεν υπερβαίνει τα πέντε ημερολογιακά έτη**, πρέπει δε να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους κατά το οποίο οι εκπομπές αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν σύμπραξη ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:

2. Μια συμφωνία για το σχηματισμό σύμπραξης είναι δυνατόν να αφορά ένα ή περισσότερα ημερολογιακά έτη, πρέπει δε να τίθεται σε ισχύ στις ή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου του πρώτου ημερολογιακού έτους κατά το οποίο οι εκπομπές αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης. Οι κατασκευαστές που σχηματίζουν σύμπραξη ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο, στον οποίο:

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να περιοριστεί ο σχηματισμός σύμπραξης στα 5 χρόνια. Η τροπολογία εξάλλου δεν επηρεάζει τον γενικό μέσο στόχο μείωσης των 130 g/km.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 5 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται να συνάπτουν διακανονισμούς σύμπραξης με

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται να συνάπτουν διακανονισμούς σύμπραξης με

την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης **και ότι επιτρέπουν την ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις συμμετοχή, υπό εμπορικούς εύλογους όρους, οποιουδήποτε κατασκευαστή ζητήσει να γίνει μέλος της σύμπραξης.** Χωρίς να περιορίζεται η γενική έκταση εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού, όλα τα μέλη της σύμπραξης διασφαλίζουν ειδικότερα ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεών τους που διέπουν τη σύμπραξη δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, εκτός από τις ακόλουθες:

την προϋπόθεση ότι οι συμφωνίες τους συνάδουν με τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης. Χωρίς να περιορίζεται η γενική έκταση εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού, όλα τα μέλη της σύμπραξης διασφαλίζουν ειδικότερα ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεών τους που διέπουν τη σύμπραξη δεν πρόκειται να υπάρξει κοινοχρησία δεδομένων ούτε ανταλλαγή πληροφοριών, εκτός από τις ακόλουθες:

Αιτιολόγηση

Τυχόν σχηματισμός σύμπραξης στην οποία θα μπορεί να συμμετέχει κάθε εξωτερικός κατασκευαστής υπό τις συμπεφωνημένες προϋποθέσεις και χωρίς διακρίσεις θα είχε ως τελικό αποτέλεσμα τη διαμόρφωση κλειστού συστήματος εμπορίας εκπομπών για ολόκληρο τον κλάδο. Στο πλαίσιο της ελευθερίας διαμόρφωσης των επιχειρήσεων και δεδομένων των περι ανταγωνισμού διατάξεων της ΕΕ πρέπει επομένως να διαγραφεί αυτό το τμήμα της παραγράφου. Οι συμφωνίες σύμπραξης επιτρέπονται μόνο σε εθελοντική βάση, χωρίς την υποχρεωτική συμμετοχή εξωτερικών ανταγωνιστών.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη για την οποία ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

7. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις ειδοποίησης βάσει της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές που περιλαμβάνονται σε σύμπραξη για την οποία ενημερώνουν την Επιτροπή με σχετικό φάκελο θεωρούνται ως ένας κατασκευαστής για **τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 4. Οι πληροφορίες σχετικά με την παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων θα καταγράφονται, διαβιβάζονται και διατίθενται στο κεντρικό μητρώο για μεμονωμένους κατασκευαστές καθώς και συμπράξεις.**

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για **το έτος** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του **2010** και κάθε επόμενο **έτος**, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το Μέρος Α του Παραρτήματος II.

Τροπολογία

1. Για το **μήνα** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του **2012** και κάθε επόμενο **μήνα**, έκαστο κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά του, σύμφωνα με το Μέρος Α του Παραρτήματος II.

Αυτές οι πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών ή των εισαγωγέων ή αντιπροσώπων που έχουν οριστεί στα επιμέρους κράτη μέλη από τους κατασκευαστές. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι οι οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές λειτουργούν με διαφάνεια και χωρίς γραφειοκρατία.

Αιτιολόγηση

Η εποπτεία και η δήλωση των μέσων εκπομπών πρέπει να αρχίσει ταυτόχρονα με τη θέσπιση της ρύθμισης, για να αποφευχθούν στρεβλώσεις και διακρίσεις εκ μέρους των κατασκευαστών. Τα μέτρα πρέπει επομένως να ξεκινήσουν όχι νωρίτερα από το 2012, να συνεχιστούν μηνιαίως και να τεθούν στη διάθεση των κατασκευαστών οχημάτων, για να δεσμεύσουν περισσότερο τους κατασκευαστές και τους πελάτες τους στην επίτευξη των στόχων. Η τροπολογία αποσκοπεί στο να διασφαλίσει ότι οι εθνικοί οργανισμοί που συντάσσουν αναφορές δεν θα επιφέρουν άσκοπες λειτουργικές δαπάνες και ότι θα λειτουργούν όσο πιο αποτελεσματικά και με όσο λιγότερη γραφειοκρατία γίνεται.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Μέχρι τις **28 Φεβρουαρίου του 2011** και κάθε επόμενο **έτος**, το κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο Μέρος

Τροπολογία

2. Μέχρι τις **31 Ιουλίου 2012** και **εν συνεχεία ανά εξάμηνο**, το κράτος μέλος καθορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που παρατίθενται στο Μέρος

Β του Παραρτήματος ΙΙ σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο Μέρος Γ του Παραρτήματος ΙΙ.

Β του Παραρτήματος ΙΙ, **αφού επαληθευτούν από ορκωτό ελεγκτή**, σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με το μορφότυπο που ορίζεται στο Μέρος Γ του Παραρτήματος ΙΙ.

Αιτιολόγηση

Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων πρέπει να ξεκινήσουν μαζί με την εφαρμογή του κανονισμού το 2012 για να αποφευχθούν στρεβλώσεις της αγοράς και διακρίσεις μεταξύ κατασκευαστών. Έχει καθοριστική σημασία να γνωρίζουν οι κατασκευαστές εγκαίρως ποια θα είναι η επίσημη τιμή CO₂ και επομένως οι προσωρινοί υπολογισμοί και η έκθεση της Επιτροπής πρέπει να διενεργούνται σε εξαμηνιαία βάση. Η επαλήθευση των δεδομένων των κρατών μελών από ορκωτό ελεγκτή πρέπει να διασφαλίζει ότι τα κράτη μέλη συλλέγουν και παρακολουθούν τα ποσοστά CO₂ από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ότι τα μοντέλα αυτοκινήτων κατανέμονται στους σωστούς κατασκευαστές.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – υποπαράγραφος 1 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις 30 **Ιουνίου 2011** και κάθε επόμενο έτος υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:

Τροπολογία

4. Η Επιτροπή τηρεί κεντρικό μητρώο των δεδομένων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη με βάση το παρόν άρθρο, από δε τις **30 Αυγούστου 2012** και κάθε επόμενο **εξάμηνο** υπολογίζει προσωρινά για κάθε κατασκευαστή:

Αιτιολόγηση

Η εποπτεία και η δήλωση των μέσων εκπομπών πρέπει να αρχίσει ταυτόχρονα με τη θέσπιση της ρύθμισης, για να αποφευχθούν στρεβλώσεις και διακρίσεις εκ μέρους των κατασκευαστών. Τα μέτρα πρέπει επομένως να ξεκινήσουν όχι νωρίτερα από το 2012. Για λόγους ασφάλειας σχεδιασμού, είναι αναγκαίο να ενημερώνονται οι κατασκευαστές έγκαιρα σχετικά με τις επιτρεπόμενες τιμές εκπομπών CO₂ για κάθε εξάμηνο.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, ορίζοντας το κράτος μέλος, σχετικά με το οποίο θεωρούν ότι υπήρξε σφάλμα.

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις **30 Σεπτεμβρίου** είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί και επιβεβαιώνει τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

Τροπολογία

5. Οι κατασκευαστές δικαιούνται, εντός 3 μηνών από την κοινοποίηση του προσωρινού υπολογισμού βάσει της παραγράφου 4, να γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα στα δεδομένα, ορίζοντας το κράτος μέλος, σχετικά με το οποίο θεωρούν ότι υπήρξε σφάλμα.

Η Επιτροπή εξετάζει τυχόν γνωστοποιήσεις των κατασκευαστών και μέχρι τις **31 Μαρτίου του επόμενου έτους** είτε επιβεβαιώνει είτε τροποποιεί και επιβεβαιώνει τους προσωρινούς υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 4.

Αιτιολόγηση

Η ακρίβεια των δεδομένων που συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη έχει αποφασιστική σημασία για τους κατασκευαστές όσον αφορά τον ακριβή υπολογισμό των στόχων μείωσης. Επομένως το διάστημα στο οποίο μπορούν οι κατασκευαστές να επισημαίνουν ανωμαλίες στη βάση δεδομένων πρέπει να παραταθεί τουλάχιστον κατά τρεις μήνες.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Σε περιπτώσεις που με βάση τους υπολογισμούς της παραγράφου 5, για το ημερολογιακό έτος 2010 ή 2011, η Επιτροπή θεωρήσει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ενός κατασκευαστή κατά το εν λόγω έτος υπερέβησαν το στόχο ειδικών εκπομπών του για το εν λόγω έτος, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

Τροπολογία

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Η εποπτεία και η δήλωση των μέσων εκπομπών πρέπει να αρχίσει ταυτόχρονα με τη θέσπιση της ρύθμισης, για να αποφευχθούν στρεβλώσεις και διακρίσεις εκ μέρους των κατασκευαστών. Τα μέτρα πρέπει επομένως να ξεκινήσουν όχι νωρίτερα από το 2012.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή το αργότερο εντός 6 μηνών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

7. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων παρακολούθησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ενημερώνουν **το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και** την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα αρμόδια αρχή το αργότερο εντός 6 μηνών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφοι 2 έως 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 υπολογίζεται με τον τύπο:

Υπέρβαση εκπομπών x πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων x τίμημα υπέρβασης εκπομπών όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3.

Στο τύπο αυτό η σημασία των συμβόλων είναι η εξής:

Ως 'υπέρβαση εκπομπών' νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές

Τροπολογία

2. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 υπολογίζεται με τον τύπο:

Υπέρβαση εκπομπών x πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων **μη ανταποκρινόμενων κατά μέσον όρο στον ειδικό στόχο εκπομπών του κατασκευαστή** x τίμημα υπέρβασης εκπομπών όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3

Στο τύπο αυτό η σημασία των συμβόλων είναι η εξής:

Ως 'υπέρβαση εκπομπών' νοείται ο θετικός αριθμός γραμμαρίων ανά χιλιόμετρο κατά τον οποίο οι μέσες ειδικές εκπομπές

κάποιου κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το ημερολογιακό έτος, στρογγυλεμένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο· και

Ως 'πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων' νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων **των οποίων είναι** ο κατασκευαστής και **τα οποία** ταξινομήθηκαν κατά το *εν λόγω* έτος.

3. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών **ανέρχεται σε:**

(α) 20 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2012·

(β) 35 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2013·

(γ) 60 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2014· και

(δ) 95 ευρώ, όσον αφορά την υπέρβαση εκπομπών που σημειώνεται το ημερολογιακό έτος 2015 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη.

4. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Όσα μέτρα προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του

κάποιου κατασκευαστή υπερβαίνουν το στόχο ειδικών εκπομπών του κατά το ημερολογιακό έτος, στρογγυλεμένος στο πλησιέστερο τρίτο δεκαδικό ψηφίο· και

Ως 'πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων **μη ανταποκρινόμενων κατά μέσον όρο στον ειδικό στόχο εκπομπών του κατασκευαστή**' νοείται το πλήθος καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων **που παρήγαγε** ο κατασκευαστής και ταξινομήθηκαν κατά το **σχετικό** έτος και **των οποίων οι ειδικές εκπομπές CO₂ υπερβαίνουν τους στόχους τους των ειδικών εκπομπών και δεν μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα ταξινομημένα από τον κατασκευαστή οχήματα με εκπομπές CO₂ κάτω από τους στόχους τους των ειδικών εκπομπών.**

3. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών **κατά** το ημερολογιακό έτος 2012 **και των επόμενων ημερολογιακών ετών είναι συγκρίσιμο με άλλα μέσα μείωσης του CO₂, όπως είναι το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, αλλά δεν υπερβαίνει τα 40 ευρώ.**

4. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Όσα μέτρα προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του

παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

5. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών **θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

5. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να **χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη των αειφόρων τρόπων μεταφοράς που δεν παράγουν εκπομπές CO₂, ιδίως δίκτυα μεταφοράς, έρευνα για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών στον τομέα των μεταφορών, καθώς και την προώθηση της ανανέωσης του στόλου.**

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 4 – υποπαράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται **στην παράγραφο 1.**

Τροπολογία

4. Η Επιτροπή καθορίζει μεθόδους για την είσπραξη του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών που προβλέπεται **στις παραγράφους 1, 2 και 3.**

Αιτιολόγηση

Εναπόκειται στην Κοινότητα να ορίζει κυρώσεις σε νομικές πράξεις. Τούτο ωστόσο απαιτεί τη συναίνεση των κρατών μελών.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Μέχρι τις **31 Οκτωβρίου 2011** και κάθε επόμενο έτος, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο όπου για κάθε κατασκευαστή αναφέρονται:

Τροπολογία

1. Μέχρι τις **30 Ιουνίου 2013** και κάθε επόμενο έτος, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο, **ο οποίος εμφανίζεται επίσης και στην ιστοσελίδα της,** όπου για κάθε κατασκευαστή αναφέρονται:

Αιτιολόγηση

Η δημοσίευση στοιχείων των κατασκευαστών πρέπει να ξεκινήσει ταυτόχρονα με τη θέσπιση της διάταξης, ώστε να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και διακρίσεις εις βάρος κατασκευαστών. Επομένως η δημοσίευση των στοιχείων δεν πρέπει να ξεκινήσει πριν από το 2013.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Από τις 31 Οκτωβρίου 2013 στον κατάλογο που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Τροπολογία

2. Ο κατάλογος που δημοσιεύεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 αναφέρεται επίσης κατά πόσον ο κατασκευαστής τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 4 ως προς το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Αιτιολόγηση

Η ημερομηνία έναρξης είχε ήδη καθοριστεί με τροπολογία επί του άρθρου 8, παρ. 1.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – Τίτλος και παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Παρέκκλιση εξειδίκευσης για ανεξάρτητους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής

1. Αίτηση παρέκκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα I δικαιούται να υποβάλλει κατασκευαστής ο οποίος:

(α) κατασκευάζει λιγότερα από **10.000** καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος· και

(β) δεν συνδέεται με άλλο κατασκευαστή.

Τροπολογία

Ειδικός στόχος για ειδικευμένους κατασκευαστές μικρού μεγέθους παραγωγής

1. Αίτηση παρέκκλισης από το στόχο ειδικών εκπομπών που υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα I δικαιούται να υποβάλλει κατασκευαστής ο οποίος:

(α) κατασκευάζει λιγότερο από **το 0,1% των** καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος· και

(β) δεν συνδέεται με άλλο κατασκευαστή,
ή

(γ) εφόσον συνδέεται, όταν άρχισε να ισχύει ο παρών κανονισμός ήταν κατασκευαστής ειδικών μοντέλων με ίδιες αναπτυξιακές και παραγωγικές εγκαταστάσεις.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφοι 7 α και 7 β (νέες)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Ένας κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να του εκχωρήσει εναλλακτικό στόχο μείωσης 25% των μέσων ειδικών εκπομπών του σε σύγκριση με το 2006 αντί του στόχου που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I, υπό την προϋπόθεση ότι

α) δεν έχει συνδεδεμένη επιχείρηση και οι ετήσιες ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων του στην ΕΕ ευρίσκονται μεταξύ της τιμής που ορίζεται στην παράγραφο 1 και του 1% της αγοράς της ΕΕ, ή

β) εάν έχει συνδεδεμένη επιχείρηση, οι ετήσιες ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων του στην ΕΕ, υπολογιζόμενες μαζί με εκείνες της συνδεδεμένης επιχείρησης, ευρίσκονται μεταξύ της τιμής που ορίζεται στην παράγραφο 1 και του 1% της αγοράς της ΕΕ.

7β. Οι συνδεδεμένες επιχειρήσεις μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να τους εκχωρήσει εναλλακτικό στόχο μείωσης 25% των μέσων ειδικών εκπομπών τους σε σύγκριση με το 2006 αντί του στόχου που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I, εάν οι ετήσιες ταξινομήσεις καινούργιων αυτοκινήτων τους στην ΕΕ, υπολογιζόμενες μαζί με εκείνες της συνδεδεμένης επιχείρησης, ευρίσκονται

μεταξύ της τιμής που ορίζεται στην παράγραφο 1 και του 1% της αγοράς της ΕΕ.

Αιτιολόγηση

Ο στόχος της υψηλότερης μείωσης, της τάξης του 25%, δίνει μεγαλύτερο κίνητρο στον κατασκευαστή ειδικών μοντέλων να καταβάλει περισσότερες προσπάθειες από ό,τι οι κατασκευαστές στόλου. Καθώς οι κατασκευαστές ειδικών μοντέλων συνήθως δεν καλύπτονται από την παρέκκλιση του άρθρου 9, παρ. 1, θα έπρεπε, για λόγους δίκαιης αντιμετώπισης, οι πρόσθετες αυτές διατάξεις να ενσωματωθούν στην πρόταση της Επιτροπής.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το 2010, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα εξετάζεται η συντελούμενη πρόοδος εφαρμογής της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα.

Τροπολογία

1. Το 2010, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα εξετάζεται η συντελούμενη πρόοδος εφαρμογής της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα. ***Η Επιτροπή, στην ίδια έκθεση, προβαίνει σε συστάσεις σχετικά με διευθετήσεις πιστώσεων και πιστοποίησης για την πραγματοποίηση οικολογικών καινοτομιών.***

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σε περίπτωση που η Επιτροπή προτείνει νέα νομοθετικά μέτρα που αφορούν τα ελαφρά οχήματα και τα καύσιμά τους κατά τρόπο που άμεσα ή έμμεσα οδηγεί σε αύξηση των εκπομπών CO₂, η Επιτροπή αναφέρει σαφώς το γεγονός αυτό στις προτάσεις που υποβάλλει προς το Ευρωπαϊκό

Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, οι οποίες αντικατοπτρίζουν κάθε αρνητικό αντίκτυπο στη συμμόρφωση των κατασκευαστών όσον αφορά τον ειδικό στόχο εκπομπών CO₂ που ορίζει ο παρών κανονισμός.

Αιτιολόγηση

Η αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να αποζημιωθεί για τις νομοθετικές προτάσεις που αυξάνουν τις εκπομπές CO₂. Αυτό συνάδει και με τις συμφωνημένες αρχές του κανονισμού CARS21: σταθερότητα, προβλεψιμότητα και επίτευξη των στόχων κατά τον πλέον αποδοτικό από απόψεως κόστους τρόπο. Κατά συνέπεια, πρέπει να αναφέρεται σαφώς σε κάθε προτεινόμενο κανονισμό που επηρεάζει αρνητικά τον στόχο της μείωσης των εκπομπών CO₂.

Τροπολογία 48

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 3 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις και καθιερώνει, εφόσον χρειάζεται, ανώτατα όρια ισοδύναμου CO₂ για άλλες μορφές ενέργειας που χρησιμοποιούνται στα επιβατικά αυτοκίνητα. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12, παράγραφος 3.

Τροπολογία 49

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 3 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3γ. Για να εξετασθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια η ουσιαστική συμπεριφορά των αυτοκινήτων σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO₂ και το δυναμικό που

αντιπροσωπεύουν τα συμπληρωματικά μέτρα και οι οικολογικές καινοτομίες, η Επιτροπή προβαίνει σε τακτικές εκτιμήσεις των περιοδικών ελέγχων για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ όπως αυτοί ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τους ενημερώνει αναλόγως.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 –παράγραφος 3 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3δ. Μέχρι το 2014, η Επιτροπή, ύστερα από αξιολόγηση των επιπτώσεων, δημοσιεύει έκθεση για τη διαθεσιμότητα των δεδομένων του αποτυπώματος ως παράμετρο χρησιμότητας για τον καθορισμό των στόχων ειδικών εκπομπών και, εφόσον κριθεί σκόπιμο, τροποποιεί το Παράρτημα I σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 12, παράγραφος 3.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Πληροφορίες για τον καταναλωτή

Από την 1η Ιανουαρίου 2010, οι κατασκευαστές μεριμνούν ώστε με ετικέτες, αφίσες ή διαφημιστική τεκμηρίωση και υλικό του τύπου που αναφέρεται στα άρθρα 3, 5 και 6 της οδηγίας 1999/94/ΕΚ να επισημαίνεται η έκταση στην οποία οι ειδικές εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων που

Μέτρα εφαρμογής

Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος (1), στοιχείο (στα) που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12, παράγραφος

προσφέρονται προς πώληση διαφέρουν από το στόχο ειδικών εκπομπών για το εν λόγω επιβατικό αυτοκίνητο κατά τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι.

3.

Αιτιολόγηση

Η έγκριση των οικολογικών καινοτομιών σε επίπεδο ΕΕ μέσω της διαδικασίας της επιτροπολογίας διασφαλίζει μια εναρμονισμένη προσέγγιση. Η επιτροπολογία είναι μια καθιερωμένη διαδικασία στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας, την οποία η Επιτροπή χρησιμοποιεί τακτικά για την επίτευξη κοινών αποφάσεων για την τροποποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας ή για τη θέσπιση νέας νομοθεσίας σύμφωνα με την αρμοδιότητα της Επιτροπής στον τομέα της κατασκευής οχημάτων με κινητήρα.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα Ι –εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, οι επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO₂, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, υπολογίζονται με τον τύπο:

$$\text{Επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Στο τύπο αυτό η σημασία των συμβόλων είναι η εξής:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Αυτόνομη αύξηση της μάζας (AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

Τροπολογία

1. Για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο, οι επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO₂, μετρούμενες σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, υπολογίζονται με τον τύπο:

$$\text{Επιτρεπόμενες ειδικές εκπομπές CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Στο τύπο αυτό η σημασία των συμβόλων είναι η εξής:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα (kg)

$$M_0 = 1289.0$$

$$a = 0.0457$$

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Κάθε κατασκευαστής διασφαλίζει ότι από το έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2020, και κάθε επόμενο έτος, τουλάχιστον το 8% του συνόλου των επιβατικών αυτοκινήτων που παράγει είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι κατασκευαστές αξιοποιούν τις διατάξεις περί σύμπραξης που ορίζονται στην παράγραφο 1α του άρθρου 5.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα ΙΙ – Μέρος Α – εδάφιο 1 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Για το **έτος** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου **2010** και κάθε επόμενο **έτος**, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά τους:

1. Για τον **μήνα** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου **2012** και κάθε επόμενο **μήνα** τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά τους:

Αιτιολόγηση

Η εποπτεία και η δήλωση των μέσων εκπομπών πρέπει να αρχίσει ταυτόχρονα με τη θέσπιση της ρύθμισης, για να αποφευχθούν στρεβλώσεις και διακρίσεις εκ μέρους των κατασκευαστών. Τα μέτρα πρέπει επομένως να ξεκινήσουν όχι νωρίτερα από το 2012. Η μηνιαία ενημέρωση σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και την παρακολούθηση των τιμών εκπομπών CO₂ είναι απαραίτητη για τους κατασκευαστές για λόγους βεβαιότητας του προγραμματισμού.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος Α – εδάφιο 3 - εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για το **έτος** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου **2010** και κάθε επόμενο **έτος**, τα κράτη μέλη καθορίζουν, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο Μέρος Β, για κάθε κατασκευαστή:

Τροπολογία

3. Για τον **μήνα** που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου **2012** και κάθε επόμενο **μήνα** τα κράτη μέλη καθορίζουν, σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο Μέρος Β, για κάθε κατασκευαστή:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα		
Έγγραφο αναφοράς	KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας	ENVI		
Γνωμοδοτική επιτροπή Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 17.1.2008		
Συνδεδεμένη(-ες) επιτροπή(-ές) - Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	10.4.2008		
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Werner Langen 4.3.2008		
Εξέταση στην επιτροπή	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
Ημερομηνία έγκρισης	1.9.2008		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: -: 0:	31 19 2	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto, Νικόλαος Βακάλης, Άννυ Ποδηματά		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău		
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		