



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

2012/0191(COD)

20.3.2013

## 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 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 με σκοπό τον καθορισμό των λεπτομερειών της επίτευξης του στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2020 (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Markus Pieper

PA\_Legam

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Το 2011 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν νομοθεσία (Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011) σχετικά με τον καθορισμό στόχου εκπομπών 147 g CO<sub>2</sub>/km από το 2020 όσον αφορά τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (κατηγορία N1) που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση για πρώτη φορά και που δεν έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί εκτός της Ένωσης, με εξαίρεση για περιορισμένη χρονική περίοδο.

Ο εν λόγω κανονισμός προέβλεπε επίσης:

**Μια περίοδο σταδιακής εφαρμογής** με ειδικό στόχο εκπομπών 175 g CO<sub>2</sub>/km μεταξύ του 2014 και του 2017: το 2014, 70% του στόλου των κατασκευαστών θα πρέπει να συμμορφώνονται με αυτό, το 2015 75%, το 2016 80% και 100% από το 2017 και κατόπιν·

**Πιστωτικά υπερμόρια** για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα με εκπομπές CO<sub>2</sub> λιγότερες από 50 g CO<sub>2</sub>/km·

**Ποινές («Τίμημα υπέρβασης εκπομπών»)** για τον κατασκευαστή ο οποίος δεν επιτυγχάνει τους στόχους όσον αφορά το CO<sub>2</sub>·

**Παρακλίσεις** για μικρότερους κατασκευαστές με παραγωγή κάτω των 22.000 καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση ανά έτος·

**Συνεισφορά οικολογικής καινοτομίας** για τον κατασκευαστή που εφαρμόζει καινοτόμες τεχνολογίες για τη μείωση των στόχων CO<sub>2</sub>.

Οι ενδεικτικές ειδικές εκπομπές για CO<sub>2</sub> για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, μετρώνται με βάση τη μάζα του οχήματος εκπεφρασμένη σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο.

Οι υποχρεωτικοί στόχοι για το 2020 που περιλαμβάνονται στην υφιστάμενη νομοθεσία θα πρέπει να εφαρμοσθούν. Σε συνέχεια της τεχνικής ανάλυσης που έγινε για την αξιολόγηση επιπτώσεων, οι τεχνολογίες για να επιτευχθεί ο στόχος των 147 g CO<sub>2</sub>/km μπορούν να είναι διαθέσιμες μέχρι το 2020.

Η παρούσα νομοθετική πρόταση της Επιτροπής, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011, θεσπίζει τις λεπτομέρειες επίτευξης των σχετικών στόχων. Οι προτεινόμενες δράσεις μπορούν να συνοψισθούν ως ακολούθως:

- η επιβεβαίωση της εφικτότητας του στόχου CO<sub>2</sub> για το 2020 όσον αφορά τα ημιφορτηγά·
- ο εν λόγω στόχος θα εξακολουθήσει να καθορίζεται με βάση τη μάζα του οχήματος και τη σχετική του καμπύλη οριακών τιμών·
- οι οικολογικές καινοτομίες και το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα εξακολουθήσει να εφαρμόζεται·

- οι μικρότεροι κατασκευαστές, που παράγουν λιγότερο από 500 ημιφορτηγά ανά έτος θα εξαιρούνται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τον εν λόγω στόχο·
- ο κανονισμός θα αναθεωρηθεί τα τέλη του 2014 με σκοπό να καθορισθούν νέοι μειωμένοι στόχοι για το CO<sub>2</sub> για την περίοδο μετά το 2020.

Ο εισηγητής χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής η οποία επιβεβαιώνει την εφικτότητα όσον αφορά τους στόχους για το 2020 και προτείνει να μην υποβληθούν τροπολογίες σχετικά με τον στόχο των 147 g CO<sub>2</sub>/km, που εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει μια φιλόδοξη βάση σύγκρισης σε καιρούς αναδιάρθρωσης του τομέα.

Ο εισηγητής θα επιθυμούσε, ως εκ τούτου, να σεβασθεί τη συμβιβαστική λύση η οποία έχει επιτευχθεί πριν από δύο έτη περίπου και θα επιθυμούσε να υπενθυμίσει ότι σε σύγκριση με τον μέσο όρο του 2007 των 203 g CO<sub>2</sub>/km, ο στόχος των 147 g CO<sub>2</sub>/km αντιπροσωπεύει μια μείωση κατά 28% καθώς και μεγαλύτερες επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές.

Όμως, οι εν λόγω επενδύσεις θα έχουν μια επίπτωση στην τιμή των οχημάτων (αύξηση έως 10% της τιμής) καθώς και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), για τις οποίες τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο εργασίας. Στη σημερινή οικονομική συγκυρία, οι ΜΜΕ θα εξετάσουν πολύ προσεκτικά κατά πόσο αξίζει να αντικαταστήσουν τα παλιά τους οχήματα και να επενδύσουν σε νέα.

Ο εισηγητής πιστεύει ότι μια γενική θεώρηση για την περίοδο πέραν του 2020 είναι χρήσιμη αλλά θεωρεί ότι ο καθορισμός παρόμοιων στόχων στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού το 2014 θα πρέπει να αναβληθεί το νωρίτερο έως το 2018. Αυτό διότι η νέα διαδικασία δοκιμών δεν έχει ακόμη καθορισθεί και πιθανότατα δεν θα έχει καθορισθεί πριν από τον νέο κύκλο δοκιμών WLTP, και οι σχετικές διαδικασίες δοκιμών είναι διαθέσιμες. Όμως, θα πρέπει να είναι διαθέσιμος επαρκής χρόνος με σκοπό να εξασφαλισθεί η ασφάλεια προγραμματισμού για τη βιομηχανία.

Σε ό,τι αφορά τα πιστωτικά υπερμόρια ο εισηγητής διαφωνεί με την πρόθεση της Επιτροπής να μην παραταθούν οι σχετικές διατάξεις μετά το 2017. Όμως, ο εισηγητής τις θεωρεί ως σημαντικό κίνητρο, κυρίως για τους μηχανικούς, ώστε να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν νέες αποτελεσματικές τεχνολογίες οι οποίες δεν θα περιορίζονται στα ηλεκτρικά οχήματα. Το ίδιο θα πρέπει να ισχύει σε ό,τι αφορά την έννοια των οικολογικών καινοτόμων συστημάτων: αυτά θα πρέπει να διατηρηθούν στην πρόταση και να ενισχύσουν καινοτόμες αποτελεσματικές τεχνολογίες κατά τρόπο πιο αποτελεσματικό.

## 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 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***(1α) Η συχνή αλλαγή των στόχων προκαλεί αβεβαιότητα στην αυτοκινητοβιομηχανία και έχει επιπτώσεις στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της.***

## Τροπολογία 2 Πρόταση κανονισμού

### Αιτιολογική σκέψη 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(2) Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι, προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση με τον στόχο των 147 g CO<sub>2</sub>/km, οι εκπομπές CO<sub>2</sub> θα πρέπει να εξακολουθήσουν να μετρώνται 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 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες.

(2) Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι, προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση με τον στόχο των 147 g CO<sub>2</sub>/km, οι εκπομπές CO<sub>2</sub> θα πρέπει να εξακολουθήσουν να μετρώνται 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 και τα μέτρα εφαρμογής του, καθώς και με καινοτόμες τεχνολογίες. ***Ωστόσο, μελέτες που διεξήχθησαν από την Επιτροπή κατέδειξαν ότι οι διαδικασίες δοκιμών που χρησιμοποιήθηκαν για τη μέτρηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> βάσει του εν λόγω κανονισμού δεν εμπόδισαν την αυξημένη χρήση των δυνατοτήτων ευελιξίας των κατασκευαστών με αποτέλεσμα εικαζόμενες μειώσεις των εκπομπών CO<sub>2</sub>, οι οποίες δεν οφείλονται σε τεχνολογικές βελτιώσεις και δεν μπορούν να επιτευχθούν σε πραγματικές συνθήκες***

*οδήγησης. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 χρήζει επείγουσας επανεξέτασης προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι διαδικασίες δοκιμών αντικατοπτρίζουν σε δέοντα βαθμό τις πραγματικές εκπομπές CO<sub>2</sub> των αυτοκινήτων.*

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Σύμφωνα με την τεχνική ανάλυση που διενεργήθηκε για την εκτίμηση επιπτώσεων, οι τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου των 147 g CO<sub>2</sub>/km είναι διαθέσιμες και οι απαιτούμενες μειώσεις μπορούν να επιτευχθούν **με μικρότερο κόστος από εκείνο που υπολογίστηκε στην προηγούμενη ανάλυση, η οποία διενεργήθηκε πριν από την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011. Επιπλέον, έχει μειωθεί και η απόσταση μεταξύ των τρεχουσών μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και του στόχου.** Συνεπώς, επιβεβαιώνεται η εφικτότητα του στόχου των 147 g CO<sub>2</sub>/km που θα πρέπει να επιτευχθεί ως το 2020.

*Τροπολογία*

Σύμφωνα με την τεχνική ανάλυση που διενεργήθηκε για την εκτίμηση επιπτώσεων, οι τεχνολογίες για την επίτευξη του στόχου των 147 g CO<sub>2</sub>/km είναι διαθέσιμες και οι απαιτούμενες μειώσεις μπορούν να επιτευχθούν. Συνεπώς, επιβεβαιώνεται η εφικτότητα του στόχου των 147 g CO<sub>2</sub>/km που θα πρέπει να επιτευχθεί ως το 2020. **Υπό το φως της οικονομικής κρίσεως και την αναδιάρθρωση του τομέα κατασκευής οχημάτων, είναι σημαντικό ο εν λόγω στόχος να επιτευχθεί, όμως, χωρίς να δημιουργήσει πρόσθετο βάρος στη διεθνή ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.**

*Αιτιολόγηση*

*Η επίτευξη του στόχου των 147 g/km εξακολουθεί να παραμένει ένας φιλόδοξος στόχος.*

### Τροπολογία 4

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να είναι η

*Τροπολογία*

Προκειμένου να είναι η

αυτοκινητοβιομηχανία σε θέση να πραγματοποιήσει μακροπρόθεσμες επενδύσεις και να αναπτύξει καινοτομίες, είναι επιθυμητό να δοθούν ενδείξεις ως προς τον τρόπο τροποποίησης του παρόντος κανονισμού για την περίοδο μετά το 2020. Οι ενδείξεις αυτές θα πρέπει να βασιστούν σε εκτίμηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και των συνεπειών για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα αυτοκίνητα. Επομένως, είναι επιθυμητή η επανεξέταση αυτών των πτυχών, η υποβολή *έκθεσης* από την Επιτροπή *και, εάν κριθεί σκόπιμο, η υποβολή προτάσεων* για στόχους πέραν του 2020.

αυτοκινητοβιομηχανία σε θέση να πραγματοποιήσει μακροπρόθεσμες επενδύσεις και να αναπτύξει καινοτομίες, είναι επιθυμητό να δοθούν ενδείξεις ως προς τον τρόπο τροποποίησης του παρόντος κανονισμού για την περίοδο μετά το 2020. Οι ενδείξεις αυτές θα πρέπει να βασιστούν σε εκτίμηση του απαραίτητου ποσοστού μείωσης σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Ένωσης και των συνεπειών για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικής τεχνολογίας μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα αυτοκίνητα. Επομένως, είναι επιθυμητή η επανεξέταση αυτών των πτυχών *καθώς και* η υποβολή από την Επιτροπή *πρότασης* για στόχους πέραν του 2020 *πριν τη λήξη του παρόντος κανονισμού. Με σκοπό εξασφαλισθεί η ασφάλεια του προγραμματισμού, μια παρόμοια πρόταση δεν θα υποβληθεί πριν από το 2018, δεδομένου ότι η υλοποίηση παρόμοιων στόχων θα βασίζεται σε έναν νέο κύκλο δοκιμών και στις σχετικές διαδικασίες δοκιμών που θα εφαρμόζονται για την μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και για τον έλεγχο υλοποίησης του στόχου μόνο μετά το 2020.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Ένας στόχος για την περίοδο μετά το 2020 θα πρέπει να καθορισθεί μόνο αφού υπάρξει αξιολόγηση των συγκεκριμένων προόδων που επετεύχθησαν βάσει του παρόντος κανονισμού.*

#### **Τροπολογία 5 Πρόταση κανονισμού**

#### **Αιτιολογική σκέψη 10**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(10) Ο κανονισμός απαιτεί από την Επιτροπή να διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων προκειμένου να επανεξετάσει τις διαδικασίες δοκιμών έτσι ώστε να αντανακλούν επαρκώς την πραγματική

*Τροπολογία*

(10) Ο κανονισμός απαιτεί από την Επιτροπή να διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων προκειμένου να επανεξετάσει τις διαδικασίες δοκιμών έτσι ώστε να αντανακλούν επαρκώς την πραγματική

συμπεριφορά των αυτοκινήτων ως προς τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Το έργο αυτό προχωρά μέσω της διαμόρφωσης παγκόσμιας διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Ως εκ τούτου, **το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 καθορίζει τα όρια εκπομπών για το 2020, όπως αυτές μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και το παράρτημα XIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Όταν τροποποιηθούν οι διαδικασίες δοκιμών, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν τα όρια του παραρτήματος I προκειμένου να διασφαλιστεί ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές και τις κατηγορίες οχημάτων.**

συμπεριφορά των αυτοκινήτων ως προς τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Το έργο αυτό προχωρά μέσω της διαμόρφωσης παγκόσμιας διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Ως εκ τούτου, **και με δεδομένο ότι ο υπάρχων κύκλος δοκιμών δεν αντικατοπτρίζει σε επαρκή βαθμό τις πραγματικές εκπομπές των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών στον δρόμο, έχει ζωτική σημασία η ταχεία ανάπτυξη ενός βελτιωμένου κύκλου δοκιμών. Όταν τροποποιηθούν οι ισχύουσες διαδικασίες δοκιμών, οι οποίες ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, το οποίο καθορίζει τα όρια εκπομπών για το 2020, όπως αυτές μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και το παράρτημα XIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν τα όρια του παραρτήματος I προκειμένου να διασφαλιστεί ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές και τις κατηγορίες οχημάτων.**

## **Τροπολογία 6 Πρόταση κανονισμού**

### **Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***(10α) Κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί η ανάγκη κατάργησης των στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και η αντικατάστασή τους από στόχους αποδοτικότητας καυσίμων, δεδομένου ότι στους στόχους για την μείωση των εκπομπών δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιβλαβείς εκπομπές των σύγχρονων μηχανών εσωτερικής καύσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλείται να υποβάλει έκθεση σχετικά με το εν λόγω θέμα.***



**Τροπολογία 7**  
**Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – σημείο 2 α (νέο)**  
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011  
Άρθρο 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(2α) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*Κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό όχημα με ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από 50g CO<sub>2</sub>/km λογίζεται ως:*

*3,5 ελαφρύ επαγγελματικό όχημα το 2014,*

*- 3,5 ελαφρό επαγγελματικό όχημα το 2015,*

*- 2,5 ελαφρό επαγγελματικό όχημα το 2016,*

*- 1,5 ελαφρό επαγγελματικό όχημα το 2017,*

*- 1 ελαφρό επαγγελματικό όχημα από το 2018.*

*Για τη διάρκεια του προγράμματος πιστωτικών υπερμορίων, ο μέγιστος αριθμός των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, με ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από 50g CO<sub>2</sub>/km, που λαμβάνεται υπόψη όσον αφορά την εφαρμογή των πολλαπλασιαστών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, δεν υπερβαίνει το 1 % των νέων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανά κατασκευαστή.*

**Τροπολογία 8**  
**Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – σημείο 3 α (νέο)**  
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(3α) Στο άρθρο 12 παράγραφος 1, η τελευταία πρόταση απαλείφεται.**

*Αιτιολόγηση*

*Δεν πρέπει να περιορίζονται οι καινοτόμες τεχνολογίες.*

## **Τροπολογία 9**

### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 1 – σημείο 3 β (νέο)**

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011

Άρθρο 12 – παράγραφος 4 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(3β) Στο άρθρο 12 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

**"4α. Η Επιτροπή υποβάλλει έως τις 31.12.2013 αναθεωρημένα μέτρα εφαρμογής για τη διαδικασία έγκρισης των οικολογικών καινοτομιών με σκοπό την απλοποίηση της υποβολής αίτησης για χρήση καινοτόμων τεχνολογιών και, στη συνέχεια, εκδίδει εγχειρίδιο ορθής υποβολής αιτήσεων.»**

*Αιτιολόγηση*

*Η ισχύουσα νομοθεσία (κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011) αναφέρει ότι για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου λαμβάνονται υπόψη οι εξοικονομήσεις CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνονται μέσω της χρήσης καινοτόμων τεχνολογιών. Εντούτοις, η εμπειρία του παρελθόντος έχει αποδείξει ότι μέχρι στιγμής έχει υποβληθεί μόνο μία αίτηση αυτού του είδους. Η κατάσταση μπορεί να βελτιωθεί μέσω της αναθεώρησης της διαδικασίας έγκρισης με σκοπό την απλοποίηση της υποβολής αιτήσεων και μέσω της έκδοσης σχετικού εγχειριδίου.*

## **Τροπολογία 10**

### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 1 – παράγραφος 4 – στοιχείο α**

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011

Άρθρο 13 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Το αργότερο στις 31 *Δεκεμβρίου 2014*, η Επιτροπή επανεξετάζει τους στόχους ειδικών εκπομπών, τις λεπτομέρειες και άλλες πτυχές του παρόντος κανονισμού προκειμένου να καθορίσει τους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο μετά το 2020.»

*Τροπολογία*

"Το αργότερο στις 31 *Ιανουαρίου 2016*, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση σχετικά με στόχο εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για το 2025. Η νέα τιμή στόχου είναι συμβατή με τους μακροπρόθεσμους ενωσιακούς στόχους για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για το 2050, ιδίως στον τομέα των μεταφορών, ενώ επίσης λαμβάνει υπόψη την ανταγωνιστικότητα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πρόταση βασίζεται στον νέο παγκόσμιο κύκλο δοκιμών (WLDTP) που πρόκειται να αντικαταστήσει τις διαδικασίες δοκιμής που εκτίθενται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Εάν μέχρι τις 31 *Ιουλίου 2015* δεν υπάρξει συμφωνία σχετικά με το παραπάνω πρότυπο σε διεθνές επίπεδο, η πρόταση θα βασιστεί στον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC). Η πρόταση για νέα οριακή τιμή CO<sub>2</sub> περιλαμβάνει επίσης:

- εκτίμηση του κύκλου ζωής των εκπομπών CO<sub>2</sub> των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Τα αποτελέσματα θα συμπεριληφθούν στην εξέταση των οριακών τιμών,
- συνυπολογισμό των πραγματικών εκπομπών σε κανονικές συνθήκες οδήγησης (Real World Driving Emissions, RDE).

## **Τροπολογία 11** **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 4 – στοιχείο α α (νέο)**  
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011  
Άρθρο 13 – παράγραφος 4 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(αα) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:**

*"4α. Η Επιτροπή αξιολογεί την πιθανότητα αντικατάστασης της προσέγγισης αγωγού εξαγωγής, κατά την οποία μετρώνται μόνο οι εκπομπές που σχετίζονται με την παραγωγή και τη χρήση των καυσίμων, από μια προσέγγιση του κύκλου ζωής, η οποία ενσωματώνει τις εκπομπές από όλα τα στάδια ζωής ενός οχήματος, από την παραγωγή των υλικών ως την απόρριψη ή την ανακύκλωσή του στο τέλος του κύκλου ζωής του.»*

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 4 – στοιχείο β – περίπτωση 2

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011

Άρθρο 13 – παράγραφος 6 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*«Προκειμένου να αντικατοπτρίζονται τυχόν αλλαγές στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, η Επιτροπή προσαρμόζει τους μαθηματικούς τύπους του παραρτήματος I με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 15 και υπό τους όρους των άρθρων 16 και 17, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι κατασκευαστές και τα οχήματα διαφορετικής χρησιμότητας θα υπόκεινται βάσει της παλαιάς και της νέας διαδικασίας δοκιμών σε απαιτήσεις μείωσης οι οποίες θα είναι ανάλογης αυστηρότητας.»*

*Τροπολογία*

*«Η κανονιστική διαδικασία και ο κύκλος δοκιμών θα παραμείνουν ως η βάση για τον στόχο όπως καθορίζεται στο Παράρτημα I, παράγραφος 1 (γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 και όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) Αριθ. 715/2007, Παράρτημα III και XII στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Η νέα διαδικασία και ο κύκλος δοκιμών θα ορισθούν πλήρως και θα εφαρμοσθούν έως την 31η Δεκεμβρίου 2018 το αργότερο. Επαρκή δεδομένα ελέγχου θα είναι διαθέσιμα μέχρι τότε. Η Επιτροπή θα εξετάσει τότε τη δυνατότητα για τον καθορισμό νέων στόχων όσον αφορά την περίοδο μετά το 2020.»*

### Αιτιολόγηση

*Με σκοπό να υπάρξει εγγύηση όσον αφορά την ασφάλεια προγραμματισμού για τη βιομηχανία, η διαδικασία δοκιμών θα πρέπει να παραμείνει εν ισχύ έως ότου αναπτυχθεί και εφαρμοσθεί πλήρως μια νέα, και έως ότου υπάρχουν επαρκή διαθέσιμα δεδομένα. Μόνο τότε θα πρέπει να ισχύσει η νέα διαδικασία δοκιμών.*

## Τροπολογία 13

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – σημείο 5

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011

Παράρτημα Ι - σημείο 1 (γ)(νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

"(γ) από το 2020 και εφεξής:

Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> = 147 +  
 $a \times (M - M_0)$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα  
(kg)

M<sub>0</sub> = η εγκεκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου  
13 παράγραφος 2

a = 0,096.'

*Τροπολογία*

"(γ) από το 2020 και εφεξής:

Ενδεικτικές ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> = 147 +  
 $a \times (M - M_0)$

όπου:

M = μάζα του οχήματος σε χιλιόγραμμα  
(kg)

M<sub>0</sub> = η εγκεκριθείσα τιμή βάσει του άρθρου  
13 παράγραφος 5

a = 0,096."

*Αιτιολόγηση*

*Λάθος πληκτρολόγησης εκ μέρους της Επιτροπής.*

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

<b>Τίτλος</b>	Λεπτομέρειες της επίτευξης του στόχου μείωσης των εκπομπών CO2 από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα το 2020	
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI	11.9.2012
<b>Γνωμοδότηση της</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE	11.9.2012
<b>Συνδεδεμένη(-ες) επιτροπή(-ές) - Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια</b>	17.1.2013	
<b>Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης</b> Ημερομηνία ορισμού	Markus Pieper	25.10.2012
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	19.3.2013	
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: 36	-: 12
	0:	1
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Ιωάννης Α. Τσουκαλάς, Владимир Уручев	
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Markus Pieper, Vladimír Remek, Владко Тодоров Панайотов	
<b>Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Oldřich Vlasák	