



29.4.2022

## 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) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Dominique Riquet

PA\_Legam

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Προκειμένου να επιτευχθούν μηδενικές εκπομπές έως το 2050, όπως ορίζεται στην Πράσινη Συμφωνία, όλοι οι τομείς της ΕΕ πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών, οι οποίες ευθύνονται για το 20 % των εκπομπών, και ιδίως τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά που συμβάλλουν στα τρία τέταρτα των εκπομπών. Ταυτόχρονα, η μετάβαση θα επηρεάσει τα νοικοκυριά, διάφορες περιοχές, εργαζομένους και την αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ θα απαιτήσει σημαντικές δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις.

Για να επιτύχει αυτή την πρόκληση, η Επιτροπή προτείνει την de facto απαγόρευση κάθε θερμικής τεχνολογίας για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά στην ΕΕ από το 2035. Ο εισηγητής υποστηρίζει τον γενικό στόχο της αποανθρακοποίησης του στόλου, προκειμένου να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα. Ωστόσο, επιθυμεί να διατυπώσει ορισμένες συστάσεις για να ξεπεραστούν οι πιθανές παγίδες της στρατηγικής αυτής, λόγω της μεθοδολογίας, της σκοπιμότητας και των συνεπειών της:

### 1. Για μια ολιστική μείωση των εκπομπών

Ο εισηγητής θεωρεί ότι, εστιάζοντας μόνο στις εκπομπές καυσαερίων, ο παρών κανονισμός δεν προσδιορίζει μια προσέγγιση που αντικατοπτρίζει τον συνολικό αντίκτυπο άνθρακα των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών. Δίνοντας προτεραιότητα σε ορισμένες πηγές εκπομπών, οι τεχνολογίες δεν τίθενται πλέον σε ισότιμη βάση και κατά συνέπεια παραβιάζεται η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.

Η σταδιακή μετεγκατάσταση των πηγών εκπομπών σε επόμενα στάδια της αξιακής αλυσίδας, η οποία οφείλεται στην αύξηση των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών —τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής άλλης νομοθεσίας— θα καταστήσει τον εν λόγω κανονισμό ολοένα και πιο παρωχημένο. Απέναντι σε αυτόν τον κίνδυνο κατακερματισμού των κανονιστικών ρυθμίσεων, ο εισηγητής θα προτιμούσε ένα ευρύτερο σύστημα λογιστικής για τον άνθρακα, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τον κύκλο ζωής των οχημάτων και των καυσίμων/ενέργειας, και το οποίο θα αντικατοπτρίζει καλύτερα τον πραγματικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο των διαφόρων τεχνολογιών.

### 2. Αβεβαιότητα για την εξ ολοκλήρου χρήση ηλεκτροκίνησης

Ενώ ο εισηγητής υποστηρίζει τον εξηλεκτρισμό του στόλου και την πορεία προς μηδενικές εκπομπές, εκφράζει την ανησυχία του για το γεγονός ότι, λόγω πρώιμων πολιτικών αποφάσεων, θα υποτιμηθεί το οικονομικό, βιομηχανικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος της μετάβασης. Τα οχήματα με συσσωρευτή δεν έχουν μηδενικές εκπομπές για το περιβάλλον (ισοζύγιο άνθρακα της κατασκευής, βάρος του οχήματος, προέλευση της ηλεκτρικής ενέργειας, εξόρυξη και προμήθεια υλικών, ιδίως σε ένα πλαίσιο αυξημένης πίεσης για την άντληση των εν λόγω πόρων με προβλέψεις για εικοσαπλασιασμό της παραγωγής συσσωρευτών έως το 2050). Υπάρχουν επίσης σοβαρά ερωτήματα σχετικά με τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας (όσον αφορά την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, τη διαθεσιμότητα, τις επιδόσεις και την τυποποίηση) ή τις υποδομές φόρτισης (μέγεθος δικτύου σε σχέση με την αυτονομία, υψηλές επενδυτικές απαιτήσεις, ενώ τα κράτη μέλη θα υποστούν απώλειες και μεταφορές φορολογικών εσόδων από καύσιμα).

Ταυτόχρονα, η εξάρτηση από μια ενιαία τεχνολογία θα υπονόμει άλλους τομείς, προκαλώντας σημαντικές διαταραχές στη βιομηχανία, όσον αφορά την έρευνα και ανάπτυξη, την απασχόληση ή την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης. Οι διαρθρωτικές τρωτότητες θα επιδεινωθούν, εάν προηγουμένως η Ένωση δεν έχει αναπτύξει ένα ανταγωνιστικό βιομηχανικό οικοσύστημα, δεν έχει αναπτύξει επαρκείς υποδομές, δεν έχει απανθρακοποιήσει και εδραιώσει την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και δεν έχει διασφαλίσει τις αλυσίδες εφοδιασμού της. Απέναντι σε διεθνείς κολοσσούς που δεν εφαρμόζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον τομέα του περιβάλλοντος ή του ανταγωνισμού, υπάρχει πραγματικός κίνδυνος αύξησης των τεχνολογικών εισαγωγών από το εξωτερικό, κάτι που θα καταδίκαιζε την ΕΕ σε διπλή αποτυχία, αφενός, όσον αφορά τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα και, αφετέρου, την εδραίωση της βιομηχανίας της.

### 3. Συμπληρωματικές τεχνολογίες, απαραίτητες ρυθμίσεις στήριξης

Εξαιτίας των αβεβαιοτήτων αυτών, δεν θα ήταν συνετό να απαγορευτεί ριζικά μία ή περισσότερες τεχνικές επιλογές που θα μπορούσαν να αποδειχθούν χρήσιμες στο μέλλον· αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι η ενθάρρυνση της καινοτομίας και η προσπάθεια εξεύρεσης συμπληρωματικών στοιχείων στις διάφορες τεχνολογίες που αποδεικνύονται επιτυχείς. Αυτές οι τεχνολογίες μετάβασης μπορούν να αποδειχθούν περιβαλλοντικά ενάρτετες και να προσφέρουν συμπληρωματικές λύσεις στα κράτη μέλη, που καλούνται να συσχετίσουν μια υψηλή πολυμορφία σε οικονομικό, γεωγραφικό, κοινωνικό επίπεδο ή σε επίπεδο υποδομών.

Για το σκοπό αυτό, απαιτείται ελαφρά τροποποίηση του στόχου για το 2035, προκειμένου να διατηρηθεί το ισχυρό μήνυμα προς στον τομέα για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, διατηρώντας παράλληλα ένα περιθώριο ελιγμών για την ανάπτυξη αποδοτικών εναλλακτικών τεχνολογιών. Ως εκ τούτου, εισάγεται ρήτρα επανεξέτασης για το 2027, οπότε ο νομοθέτης θα βρίσκεται σε καλύτερη θέση να λάβει γνώση των αβεβαιοτήτων αυτών, της τεχνολογικής προόδου και των εξελίξεων της αγοράς. Τέλος, η δημιουργία ενός ταμείου συνοδευτικών μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία είναι απαραίτητη, προκειμένου να συμβάλει στην επανεκπαίδευση και την κατάρτιση των εργαζομένων, για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανικής βάσης, που πρέπει να παραμείνει αποτελεσματική και ανταγωνιστική στη διεθνή αγορά.

Ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι με τις συστάσεις αυτές η ΕΕ θα ανταποκριθεί στις περιβαλλοντικές φιλοδοξίες της και θα καλύψει τις ανάγκες της σε κοινωνικό, αλλά και βιομηχανικό επίπεδο για μια πιο βιώσιμη και ανθεκτική ευρωπαϊκή οικονομία.

## ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

### Τροπολογία 1

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

(1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα.

(1) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. **Με την υιοθέτηση του συμφώνου της Γλασκόβης για το κλίμα τον Νοέμβριο του 2021, τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνώρισαν ότι το να συγκρατηθεί η αύξηση παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας στους 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα θα μείωνε σημαντικά τους κινδύνους και τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, και δεσμεύτηκαν να ενισχύσουν τους στόχους τους για το 2030 έως το τέλος του 2022, προκειμένου να επιταχυνθεί η δράση για το κλίμα σε αυτήν την κρίσιμη δεκαετία και να καλυφθεί το χάσμα φιλοδοξιών με τον στόχο των 1,5°C.**

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην ΕΕ έως το 2050 και ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα

(3) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδυάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο αλληλοενισχυόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην ΕΕ έως το 2050. **Για να επιτευχθεί αυτό, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ των νομοθετικών πράξεων που**

κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς *την* χρήση των πόρων, *όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων*. Αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

*είναι αλληλένδετες, δεδομένου του οριζόντιου χαρακτήρα των ζητημάτων, όπως οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τα πρότυπα CO2 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, οι μπαταρίες, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η χρήση γης, η αλλαγή χρήσης γης και η δασοκομία, το 8ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον. Οποιοσδήποτε κανονιστικός κατακερματισμός που στέλνει αντικρουόμενα μηνύματα και θέτει ασύμβατους μεταξύ τους στόχους θα πρέπει να αποφευχθεί. Η Πράσινη Συμφωνία* ορίζει μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στη μετατροπή της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς *τη* χρήση των πόρων *και ανταγωνιστική οικονομία, και στην ενίσχυση της στρατηγικής αυτονομίας της Ένωσης, καθώς και της βιομηχανικής υπεροχής σε όλους τους βασικούς τομείς, προωθώντας παράλληλα την καινοτομία και τις ποιοτικές θέσεις εργασίας στην Ευρώπη. Η στρατηγική* αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης, καθώς και στην προστασία της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον, *λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εθνικές και περιφερειακές ιδιαιτερότητες και τις διάφορες κοινωνικές συνέπειες*. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή έχει διαφορετικές επιπτώσεις στις γυναίκες και στους άνδρες και έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο σε ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειονοτική φυλετική ή εθνοτική καταγωγή. Θα πρέπει, συνεπώς, να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο δίκαιο, χωρίς αποκλεισμούς και χωρίς να μείνει κανείς στο περιθώριο.

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών.

*Τροπολογία*

(6) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών, **με τον τομέα των οδικών μεταφορών να είναι ο μόνος τομέας στην Ένωση στον οποίον οι εκπομπές κινούνται αυξητικά από τη δεκαετία του 1990 και μετά, και ο οποίος διαθέτει σημαντικό οικολογικό αποτύπωμα που είναι υπεύθυνο για το 70% των συνολικών εκπομπών από οδικές μεταφορές της Ένωσης και για περισσότερο από το 27 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ένωση. Η Πράσινη Συμφωνία έθεσε έναν φιλόδοξο στόχο μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 %, προκειμένου να επιτευχθούν μηδενικές εκπομπές στην ΕΕ το 2050.**

### Τροπολογία 4

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

*Τροπολογία*

(7) Τα μέτρα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι απαραίτητα ως μέρος ενός συνεκτικού και συνεπούς πλαισίου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, **καθώς και μείωση της εξάρτησης της Ευρώπης από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων εισαγωγών πετρελαίου που έφταναν αξία 227,5 δισ. EUR μόνο για το 2018, που παραμένει η βασική ενέργεια που**

καταναλώνεται από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά (94 %). Παράλληλα με τη σταδιακή κατάργηση της κατανάλωσης πετρελαίου, είναι ζωτικής σημασίας να μην μετατοπιστούμε από την μία εξάρτηση στην άλλη. Είναι επίσης σημαντικό για τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στο μέλλον και να ενισχυθεί η στρατηγική αυτονομία της Ένωσης, η Επιτροπή να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τους βιομηχανικούς παράγοντες για τη διασφάλιση της αλυσίδας εφοδιασμού σε ό,τι αφορά τα στρατηγικά υλικά και τις σπάνιες γαίες που είναι αναγκαίες για τις νέες τεχνολογίες απαλλαγμένες από ανθρακούχες εκπομπές.

## Τροπολογία 5

### Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7α) Ο παρών κανονισμός αποτελεί μέρος των προσπαθειών της Ένωσης να μειώσει τις εκπομπές από αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με μακροπρόθεσμο στόχο μια αυτοκινητοβιομηχανία με μηδενικές εκπομπές. Ωστόσο, η αύξηση στη χρήση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών δημιουργεί τον κίνδυνο μεταφοράς των πηγών εκπομπών σε επόμενα στάδια στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Επομένως, απαιτείται η ανάπτυξη μεθοδολογιών πλήρους κύκλου ζωής για τη συμπλήρωση της προσέγγισης των εκπομπών καυσαερίων, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της εν λόγω νομοθεσίας όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών σε επίπεδο Ένωσης και να προωθηθεί η παραγωγή βιώσιμων μπαταριών, ιδίως όσον αφορά την ανθεκτικότητα, την αποδοτικότητα, την επαναχρησιμοποίηση και την*



*ανακύκλωση. Προς τούτο, θα πρέπει το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, να αναπτύξει η Επιτροπή μια εναρμονισμένη μεθοδολογία για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με το ισοζύγιο άνθρακα κύκλου ζωής των εν λόγω οχημάτων («κατασκευή — χρήση — αποξήλωση») και της ενέργειας που καταναλώνεται («εξόρυξη/παραγωγή — μεταφορά — κατανάλωση» ή «από το φρέαρ στην δεξαμενή»), προκειμένου να σχηματιστεί συνολική εικόνα και, επομένως, να εξασφαλιστεί η συνοχή των κονδυλίων που χρησιμοποιούνται για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επανεξεταστεί το 2027 προκειμένου να συμπεριληφθεί αυτή η διευρυμένη λογιστική καταγραφή του άνθρακα ως νέος δείκτης για τη μείωση των εκπομπών από τον τομέα, που θα είναι σε θέση να αντικατοπτρίζει με βέλτιστο τρόπο το πραγματικό ισοζύγιο άνθρακα των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.*

## Τροπολογία 6

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>25</sup> τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη

*Τροπολογία*

(8) Προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>25</sup> τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Πρέπει επίσης να καθοριστεί μια σαφής πορεία για περαιτέρω μειώσεις πέραν του 2030, οι οποίες θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. **Παράλληλα, είναι υψίστης**

δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη.

**σημασίας η συμπληρωματική νομοθεσία της Ένωσης, όπως η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001<sup>25α</sup>, να διασφαλίζει την ταχεία ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ούτως ώστε ο στόλος αυτοκινήτων της Ένωσης να τροφοδοτείται από πρόσθετη ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.** Αν δεν αναληφθεί φιλόδοξη δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, θα χρειαστούν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων τομέων στους οποίους η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι πιο δύσκολη. **Η ψηφιακή και η πράσινη μετάβαση θα πρέπει επίσης να αντιμετωπίσουν τη σημασία που έχει η κοινωνική διάσταση να διασφαλιστεί κινητικότητα προσβάσιμη για όλους, συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου της φορολόγησης της ενέργειας στην οικονομική προσιτότητα της άμεσης και έμμεσης επίδρασης των υψηλότερων τιμών της ενέργειας στις μεταφορές σε διάφορες περιοχές της Ένωσης, καθώς και τις βιομηχανικές συνέπειες, προκειμένου να διασφαλίζεται η εργασιακή ανταγωνιστικότητα και η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.**

---

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

---

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

<sup>25α</sup> **Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).**

## Τροπολογία 7

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να **συνεχιστεί** η καινοτομία στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει **επίσης** να **διαδραματίζει** ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> **είναι** τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. **Υπάρχουν και παραμένουν διαθέσιμες** διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη **του στόχου** μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου. Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.

*Τροπολογία*

(9) Οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> αναμένεται να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων **καυσίμων** μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, επιφέροντας παράλληλα οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ θα διασφαλίσουν ότι μπορεί να **διατηρηθούν** η καινοτομία, **η διεθνής ανταγωνιστικότητα και τα επίπεδα απασχόλησης** στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας **στην Ευρώπη και ότι η κινητικότητα παραμένει προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους. Η αυτοκινητοβιομηχανία παραμένει ένας από τους πυλώνες της οικονομίας της Ένωσης, συνεισφέροντας το 7 % του ΑΕΠ της, δημιουργώντας 4,6 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και παραμένοντας στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής καινοτομίας, με 60 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως να επενδύονται στην έρευνα και την ανάπτυξη. Απαιτούνται συνοδευτικά μέτρα στην βιομηχανία, κατά την περιβαλλοντική και ψηφιακή μετάβασή της, με τους Ευρωπαίους κατασκευαστές να αντιμετωπίζουν πλέον τριπλό περιορισμό με τους αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, τις αυξημένες επενδυτικές ανάγκες στην καινοτομία και τον αυξημένο διεθνή ανταγωνισμό.** Σε παγκόσμιο πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ πρέπει να **συνεχίσει να διαδραματίζει** ηγετικό ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα ενισχυμένα πρότυπα μείωσης

των εκπομπών CO<sub>2</sub> **θα πρέπει να παραμείνουν** τεχνολογικά ουδέτερα όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που θέτουν σε επίπεδο συνολικού στόλου. **Οι** διάφορες τεχνολογίες για την επίτευξη **και τη συνεισφορά στον στόχο των** μηδενικών εκπομπών για το σύνολο του στόλου, **μακροπρόθεσμα, όπως το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα και άλλα ανανεώσιμα καύσιμα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> του τομέα των μεταφορών, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα οικονομική προσιτότητα, προσβασιμότητα, ασφάλεια και ένταξη.** Στα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνονται επί του παρόντος ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, ενώ συνεχίζεται η τεχνολογική καινοτομία. Τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στα οποία περιλαμβάνονται επίσης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ικανοποιητικών επιδόσεων με ρευματολήπτη **ή οχήματα που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα**, μπορούν να συνεχίσουν να διαδραματίζουν ρόλο στην πορεία μετάβασης.

## Τροπολογία 8

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(9α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή έχουν μεγάλες δυνατότητες απαλλαγής του στόλου από τις ανθρακούχες εκπομπές και θα πρέπει να ενθαρρύνονται, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, προκειμένου να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά με άλλες αποδοτικές τεχνολογίες. Είναι σημαντικό να τονιστεί**

*ότι καμία τεχνολογία δεν είναι «μηδενικών εκπομπών» ή χωρίς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένου αυτού του τύπου οχημάτων, δεδομένου του αποτυπώματος άνθρακα του συσσωρευτή, το αυξημένο βάρος των οχημάτων, την προέλευση της ηλεκτρικής ενέργειας, την εξόρυξη πρώτων υλών. Στο πλαίσιο αυτό, ο κίνδυνος εντάσεων στον εφοδιασμό θα πρέπει να αξιολογηθεί και να αντιμετωπιστεί προκειμένου να καλυφθεί η ευρωπαϊκή ζήτηση σε ένα πλαίσιο αυξημένης διεθνούς πίεσης για την εξόρυξη των πόρων που απαιτούνται για την κατασκευή συσσωρευτών, με προβλέψεις για εικοσαπλασιασμό της παραγωγής έως το 2050. Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστεί ο αντίκτυπος στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας ως προς την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, τη διαθεσιμότητα, τις επιδόσεις, τα ευφυή δίκτυα και την τυποποίηση ή ως προς την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, όσον αφορά το μέγεθος δικτύου σε συσχετισμό με την αυτονομία, τις υψηλές ανάγκες για ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις.*

## Τροπολογία 9

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο από το 2030 και μετά. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε ένα επίπεδο **που θα δώσει** ένα ισχυρό μήνυμα για την επιτάχυνση της απορρόφησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών από την αγορά της Ένωσης και για την τόνωση της καινοτομίας στις

*Τροπολογία*

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο από το 2030 και μετά. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε ένα επίπεδο **το οποίο σέβεται την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, δίνοντας ταυτόχρονα** ένα ισχυρό μήνυμα για την επιτάχυνση της απορρόφησης οχημάτων μηδενικών **και**

τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

*χαμηλών εκπομπών από την αγορά της Ένωσης προκειμένου να γίνουν οικονομικά προσιτά και προσβάσιμα για όλους, για την τόνωση της καινοτομίας και για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας είναι θεμελιώδης για τη διασφάλιση πλουραλισμού λύσεων, για τη διατήρηση της καινοτομίας και της ανάπτυξης, μεταξύ άλλων και στις ανατρεπτικές τεχνολογίες, και για να επιτρέψει την ευελιξία της αγοράς και ένα ποικιλόμορφο εύρος κοινωνικών συμπεριφορών. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να μην περιοριστούν οι οδικές μεταφορές σε μία μοναδική τεχνολογία, αλλά, αντίθετα, να ενθαρρυνθεί η καινοτομία και η συμπληρωματικότητα μεταξύ των αποδοτικών, εναλλακτικών τεχνολογιών, όπως η συνδυασμένη χρήση υβριδικών οχημάτων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, χωρίς καθυστέρηση στην έγκριση των καθαρών τεχνολογιών που είναι συμβατές με τους κλιματικούς στόχους της Ένωσης. Επιπλέον, την ενιαία αντιμετώπιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα υπονόμευε η ευρεία οικονομική, κοινωνική, γεωγραφική ποικιλομορφία και η πολυμορφία των υποδομών εντός και μεταξύ των κρατών μελών, ενώ ένας συνδυασμός συμπληρωματικών τεχνολογιών επιτρέπει σε κάθε περιφέρεια να θέτει σε εφαρμογή τις λύσεις τις οποίες θεωρεί περισσότερο κατάλληλες για τη μείωση των εκπομπών της.*

## Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

**(10α) Η τεχνολογική καινοτομία αποτελεί προϋπόθεση για την απαλλαγή της κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές στην Ένωση και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχθεί. Ενόψει του αυξημένου διεθνούς ανταγωνισμού, η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για τη διερεύνηση και την ανάπτυξη πρωτοβουλιών που προωθούν τις συνέργειες στον τομέα, όπως η ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές, και τη στήριξη των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στην ευρωπαϊκή έρευνα και καινοτομία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτό θα πρέπει να αποσκοπεί στη διατήρηση της ευρωπαϊκής τεχνολογικής υπεροχής στον εν λόγω τομέα, στην ανάπτυξη της βιομηχανικής αριστείας στις τεχνολογίες του μέλλοντος στην Ένωση και στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της βιομηχανικής βάσης της.**

## Τροπολογία 11

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

(11) Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των

**(11)** Οι στόχοι στα αναθεωρημένα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η κλιμάκωση της κατασκευής οχημάτων μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών και συναφών τεχνολογιών, καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης των εργαζομένων στον τομέα και η οικονομική διαφοροποίηση και ο αναπροσανατολισμός των

δραστηριοτήτων. Κατά *περίπτωση*, θα πρέπει να *εξετάζεται το ενδεχόμενο παροχής* χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίξουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής.

δραστηριοτήτων, *ιδίως για τις ΜΜΕ*. Κατά *συνέπεια*, θα πρέπει να *ενισχυθεί η παροχή* χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του Ταμείου Καινοτομίας, του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας του **Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα**, και άλλων μέσων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και του μέσου «NextGenerationEU», σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αναθεωρημένοι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας θα δώσουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίξουν τις επιχειρήσεις ώστε να απαλλάξουν τις παραγωγικές διαδικασίες τους από τις ανθρακούχες εκπομπές και να υιοθετήσουν πιο οικολογικές τεχνολογίες στο πλαίσιο της νέας βιομηχανικής στρατηγικής. *Η εν λόγω χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει να εξαρτάται από τη διατήρηση της απασχόλησης από τις εταιρείες που την λαμβάνουν.*

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική<sup>26</sup> προβλέπει τη από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις

*Τροπολογία*

(12) Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική<sup>26</sup> προβλέπει τη από κοινού δημιουργία πράσινων και ψηφιακών οδών μετάβασης σε συνεργασία με τη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές, τους κοινωνικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας που θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας, *υποστηρίζοντας παράλληλα τις περιφέρειες και τις*



MME στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ανά διετία στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις **διετείς** εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευεται με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να

**κοινοτήτες που πλήττονται περισσότερο, με σκοπό να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ ανεπτυγμένων και λιγότερο ανεπτυγμένων οικονομιών στην Ένωση.** Η πορεία θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τις MME στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, και επίσης να αξιοποιεί το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη με πρωτοβουλίες όπως το Σύμφωνο για τις δεξιότητες για την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών θα πρέπει επίσης να εξεταστούν στην πορεία. Η **ατομική κινητικότητα θα πρέπει να παραμείνει προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, ειδικά για τους πολίτες αγροτικών, απομακρυσμένων και νησιωτικών περιοχών, οι οποίοι δεν έχουν καθόλου ή μικρή πρόσβαση σε ποιοτικά δημόσια μέσα μεταφοράς ή άλλες λύσεις κινητικότητας.** Η πρόοδος που σημειώνεται σε αυτήν τη συνολική πορεία μετάβασης για το οικοσύστημα κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται ανά διετία στο πλαίσιο έκθεσης προόδου που θα υποβάλλεται από την Επιτροπή, η οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη οχημάτων **χαμηλών και** μηδενικών εκπομπών, την εξέλιξη των τιμών τους, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών όσον αφορά την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης

λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.

κινητικότητας, την ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο, τις επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεπίδειξη των εργαζομένων, καθώς και τον μετασχηματισμό των δραστηριοτήτων. Η έκθεση προόδου θα βασίζεται επίσης στις **ετήσιες** εκθέσεις προόδου που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευτεί με τους κοινωνικούς εταίρους κατά την προετοιμασία της έκθεσης προόδου και να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του κοινωνικού διαλόγου. Οι καινοτομίες στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας συνεχίζονται. Καινοτόμες τεχνολογίες, όπως η παραγωγή **προηγμένων βιοκαυσίμων και** ηλεκτροκαυσίμων με δέσμευση από τον αέρα, εάν αναπτυχθούν περαιτέρω, θα μπορούσαν να προσφέρουν προοπτικές για οικονομικά προσιτή, κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την κατάσταση της καινοτομίας στον τομέα στο πλαίσιο της οικείας έκθεσης προόδου.

---

<sup>26</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής – Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021.

---

<sup>26</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής – Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης, COM(2021) 350 final της 5ης Μαΐου 2021.

## **Τροπολογία 13**

### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(12α) Μολονότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στα καινούργια**

*επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να συμπεριληφθεί σε ένα πιο ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης σε ολόκληρη την Ένωση για την απαλλαγή του υφιστάμενου στόλου από τις ανθρακούχες εκπομπές, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία των πολιτών σε όλα τα κράτη μέλη. Ο σημερινός στόλος θα συνεχίσει να συμβάλλει σε κακές περιβαλλοντικές επιδόσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα στο μέλλον, λόγω του αργού ρυθμού ανανέωσής του. Επιπλέον, η υπάρχουσα αγορά μεταχειρισμένων ρυπογόνων οχημάτων στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη δημιουργεί τον κίνδυνο να μετατοπιστεί η ρύπανση σε λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένες περιοχές της Ένωσης. Η επίτευξη των φιλόδοξων στόχων για το κλίμα το 2050 θα πρέπει να συμβαδίζει με το δικαίωμα όλων των πολιτών της Ένωσης σε καθαρότερο αέρα. Προκειμένου να επιταχυνθεί η μείωση των εκπομπών από τον υφιστάμενο στόλο, είναι εξαιρετικά σημαντικό η Επιτροπή να προτείνει, χωρίς καθυστέρηση, νομοθετικά μέτρα με στόχο τη δημιουργία ενός ευνοϊκού πλαισίου για τη μετασκευή και την προώθηση της χρήσης διαθέσιμων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, όπως τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών ή τα φώτα μικρότερης ενεργειακής κατανάλωσης, για την επιτάχυνση της στροφής στον τρόπο εκτέλεσης των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, για την ενθάρρυνση φιλικότερων προς το περιβάλλον συνηθειών μεταφορών, όπως ο συνεπιβατισμός, η ήπια κινητικότητα και τα μέσα μαζικής μεταφορές στις πόλεις και για την αντιμετώπιση του πιθανού κινδύνου διαρροής άνθρακα αυτοκινήτων εντός της Ένωσης.*

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(13) **Οι εν λόγω** στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως **ορίζεται** στην οδηγία 2014/94/ΕΕ του **Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου** και του **Συμβουλίου**<sup>27</sup>.

*Τροπολογία*

(13) **Η βελτίωση της πρόσβασης των καταναλωτών σε κατάλληλη υποδομή επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ανεφοδιασμού για εναλλακτικά καύσιμα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της αγοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και, επομένως, για την επιτυχία του παρόντος κανονισμού. Οι** στόχοι για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ **θα** πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, **κάτι που έχει εφαρμοστεί ανεπαρκώς σε ολόκληρη την Ένωση μέχρι στιγμής. Για τον λόγο αυτό, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να συνοδεύεται από φιλόδοξους υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τα κράτη μέλη, καθώς και από φιλόδοξους στόχους για την ανάπτυξη ιδιωτικών σημείων φόρτισης, όπως ορίζονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ<sup>27</sup> και στην οδηγία 2010/31/ΕΕ, στο πλαίσιο αυτό, τυχόν αύξηση των στόχων μείωσης των εκπομπών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων στόχων, θα πρέπει να συνοδεύεται από αύξηση των στόχων ανάπτυξης. Οι υποδομές φόρτισης θα πρέπει να αναπτυχθούν εκεί όπου οι άνθρωποι ζουν, εργάζονται και εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες. Είναι επιτακτική ανάγκη να μην μείνει πίσω καμία περιοχή ή έδαφος της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν δεόντως οι ανισότητες που αφορούν την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα σε διαφορετικές περιοχές, ιδιαίτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές ή περιοχές με ειδικές ανάγκες και συνθήκες, όπως οι**

*αγροτικές, οι αραιοκατοικημένες, οι απομακρυσμένες, οι εξόχως απόκεντρες, οι νησιωτικές και οι ορεινές περιοχές. Τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν επαρκή στήριξη και συνδρομή για την επίτευξη αυτού του στόχου λόγω των σημαντικών επενδυτικών αναγκών τους, σε μια δεκαετία κατά την οποία θα αυξηθούν οι φορολογικές τους απώλειες και οι μεταφορές φορολογικών εσόδων προς εναλλακτικά καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι το ζήτημα του ανεφοδιασμού συνδέεται άρρηκτα με την αυτονομία των οχημάτων, υπό την έννοια ότι, όσο αυξάνεται η αυτονομία, ο ανεφοδιασμός είναι λιγότερο συχνά αναγκαίος — και ότι η Επιτροπή θα πρέπει, ως εκ τούτου, να λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά την αυτονομία των μπαταριών, οι οποίες επηρεάζουν την ανάπτυξη των υποδομών. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ένωση. Η οδηγία (ΕΕ).../... Η [αναδιατυπωμένη οδηγία για την ενεργειακή απόδοση] κατοχυρώνει την αρχή για την προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση ως γενική αρχή που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε όλους τους τομείς, πέραν του ενεργειακού συστήματος, και σε όλα τα επίπεδα. Ως εκ τούτου, η αρχή για την προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις πολιτικής, σχεδιασμού και επενδύσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της ενεργειακής απόδοσης των διαφορετικών τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.*

---

<sup>27</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

---

<sup>27</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(14) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο **και**, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου **ανά πενταετία**.

*Τροπολογία*

(14) Οι κατασκευαστές, **ιδίως οι ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας**, θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά την προσαρμογή των στόλων τους με την πάροδο του χρόνου, **δεδομένου ότι τα επιβατικά αυτοκίνητα παράγονται και σχεδιάζονται σε τουλάχιστον πενταετείς κύκλους, και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ακόμη περισσότερο**, ώστε να διαχειριστούν τη μετάβαση σε οχήματα μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η προσέγγιση της μείωσης των επιπέδων-στόχου **σταδιακά. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, ενόψει των εξελίξεων της αγοράς, της τεχνολογικής προόδου και του στόχου της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί επανεξέταση του παρόντος κανονισμού το 2027.**

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(17) Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ κατανέμεται μεταξύ των κατασκευαστών με τη χρήση καμπύλης οριακών τιμών η οποία βασίζεται στη μέση

*Τροπολογία*

(17) Η προσπάθεια μείωσης των εκπομπών που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ κατανέμεται μεταξύ των κατασκευαστών με τη χρήση καμπύλης οριακών τιμών η οποία βασίζεται στη μέση

μάζα του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ και του στόλου καινούργιων οχημάτων του κατασκευαστή. **Ενώ είναι σκόπιμο να διατηρηθεί αυτός ο μηχανισμός**, είναι αναγκαίο να αποτραπεί το ενδεχόμενο να καταστεί ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή αρνητικός, λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ. Για τον λόγο αυτόν, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι, σε περίπτωση τέτοιου αποτελέσματος, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να οριστεί ίσος με 0 g CO<sub>2</sub>/km.

μάζα του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ και του στόλου καινούργιων οχημάτων του κατασκευαστή. Είναι αναγκαίο να αποτραπεί το ενδεχόμενο να καταστεί ο στόχος ειδικών εκπομπών για έναν κατασκευαστή αρνητικός, λόγω των αυστηρότερων στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ. Για τον λόγο αυτόν, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι, σε περίπτωση τέτοιου αποτελέσματος, ο στόχος ειδικών εκπομπών θα πρέπει να οριστεί ίσος με 0 g CO<sub>2</sub>/km. **Η παράμετρος χρηστικότητας με βάση τη μάζα για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές θα πρέπει να διατηρηθεί έως το 2025 για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Το αυξανόμενο βάρος των αυτοκινήτων χρησιμοποιήθηκε ως επιλογή μείωσης των εκπομπών που επιτρέπει στους κατασκευαστές να θέσουν λιγότερο φιλόδοξους στόχους, αν και η μείωση του μεγέθους και η μείωση του βάρους μπορούν να αποφέρουν σημαντικά οφέλη όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, την αποδοτική χρήση του αστικού χώρου, την οδική ασφάλεια και την ανθρώπινη υγεία. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει προτάσεις για την παροχή κινήτρων για τη μείωση του βάρους, μεταξύ άλλων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ώστε να ενθαρρυνθεί η παραγωγή πιο αποδοτικών ως προς τα υλικά οχημάτων.**

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(21) Ενόψει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους

*Τροπολογία*

(21) Ενόψει των αυξημένων συνολικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά, θα πρέπει να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις μείωσης για όλους τους

κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030 και μετά.

κατασκευαστές στην αγορά της Ένωσης, με εξαίρεση όσους είναι υπεύθυνοι για την ταξινόμηση λιγότερων από 1 000 καινούργιων οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος. Συνεπώς, η δυνατότητα που έχουν οι κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για 1 000 έως 10 000 νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ή για 1 000 έως 22 000 νέες ταξινομήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε ένα ημερολογιακό έτος να υποβάλουν αίτηση παρέκκλισης από τους στόχους ειδικών εκπομπών θα πρέπει να καταργηθεί από το 2030 και μετά. ***Η παρέκκλιση αυτή θα πρέπει να ισχύει μόνο για τους κατασκευαστές ειδικών οχημάτων κοινωνικής ωφέλειας, όπως οχήματα έκτακτης ανάγκης, πυροσβεστικά ημιφορτηγά, ασθενοφόρα και όχι τους κατασκευαστές των πλέον πολυτελών αυτοκινήτων, προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη μετάβαση.***

## Τροπολογία 18

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(23) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το **2026**. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται στη **διετή** έκθεση.

## Τροπολογία 19

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

*Τροπολογία*

(23) Η πρόοδος που σημειώθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ως προς την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν τεθεί για την περίοδο από το 2030 και μετά θα πρέπει να επανεξεταστεί το **2027**. Για την επανεξέταση αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που εξετάζονται στην **ετήσια** έκθεση.



(24) Η δυνατότητα απόδοσης των εσόδων από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε συγκεκριμένο ταμείο ή σε σχετικό πρόγραμμα αξιολογήθηκε όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το συμπέρασμα ήταν ότι αυτό θα αύξανε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο, ενώ δεν θα ωφελούσε άμεσα την αυτοκινητοβιομηχανία κατά τη διαδικασία μετάβασής της. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών πρέπει να εξακολουθήσουν να θεωρούνται έσοδα για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

(24) Το διαρθρωτικό αποτέλεσμα της τελικής μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι η σημαντική απώλεια θέσεων εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία, από τους κατασκευαστές και τους προμηθευτές τους έως τις βοηθητικές υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής. Ως εκ τούτου, οι προσπάθειες για την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές θα πρέπει να λαμβάνουν επίσης υπόψη τις αναμενόμενες σημαντικές κοινωνικές συνέπειες αυτής της διαδικασίας, προκειμένου να επιτευχθεί ο μετριασμός και η διαχείριση των επιπτώσεων της μετάβασης. Τα ποσά του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να θεωρούνται έσοδα που προορίζονται για συγκεκριμένη γραμμή του προϋπολογισμού για τα συνοδευτικά μέτρα για την αυτοκινητοβιομηχανία του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, με στόχο τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία, τη στήριξη μέτρων κατάρτισης, επανειδίκευσης, αναβάθμισης δεξιοτήτων και περαιτέρω προσόντων των πληττόμενων εργαζομένων, ιδίως στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Αυτή η γραμμή του προϋπολογισμού θα πρέπει να χρηματοδοτείται από τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης και από τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών.

## Τροπολογία 20

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο -α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 – παράγραφος 3 α (νέα)

-α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει πρόταση για τη συμπλήρωσή του με πρόσθετα μέτρα για τη συμπερίληψη, πέραν των εκπομπών καυσαερίων, του συνολικού ισοζυγίου άνθρακα του οχήματος και του χρησιμοποιούμενου καυσίμου, με βάση τις μεθοδολογίες που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 10 και στο άρθρο 12 παράγραφος 3α, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές από τον τομέα συνάδουν με τον στόχο της Ένωσης για ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα.»

## Τροπολογία 21

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 – παράγραφος 5α – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση **100** % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.3·

α) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ ίσος με μείωση **90** % του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.1.3·

## Τροπολογία 22

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 – παράγραφος 5α – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση **100 %** του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.3.»

β) για τις μέσες εκπομπές από τον στόλο των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εφαρμόζεται στόχος για το σύνολο του στόλου της ΕΕ ίσος με μείωση **90 %** του στόχου για το 2021, ο οποίος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.1.3.»

## **Τροπολογία 23**

### **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο γ**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

γ) *στην παράγραφο 6, η φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025» αντικαθίστανται από τη φράση «Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029,».*

γ) *η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*«6. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2029, εφαρμόζεται για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών επίπεδο αναφοράς ίσο με μερίδιο 20 % των αντίστοιχων στόλων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3 και το παράρτημα Ι μέρος Β σημείο 6.3, αντιστοίχως.*

## **Τροπολογία 24**

### **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β α (νέο)**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*ιδ α) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:*

*«ιδ α) υβριδικό ηλεκτρικό όχημα με ρευματολήπτη» (PHEV): όχημα που τροφοδοτείται από συνδυασμό ηλεκτροκινητήρα με επαναφορτιζόμενη μπαταρία και κινητήρα εσωτερικής καύσης που δύνανται να λειτουργούν μαζί ή χωριστά».*

## **Τροπολογία 25**

### **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β β (νέο)**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:**

*«ιδ β) «βιοκαύσιμα»: τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 33 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·*

*ιδ γ) «προηγμένα βιοκαύσιμα»: τα προηγμένα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 34 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·*

*ιδ δ) «καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές»: τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·»*

## **Τροπολογία 26**

### **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο α α (νέο)**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 7 – παράγραφος 10

*Ισχύον κείμενο*

*Τροπολογία*

**α α) η παράγραφος 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

10. Η Επιτροπή, όχι αργότερα από το 2023, αξιολογεί τη δυνατότητα ανάπτυξης

«10. Η Επιτροπή καταρτίζει, όχι αργότερα από την 31η Δεκεμβρίου 2023,

*μιας κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας* για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων *που διατίθενται* στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή *την αξιολόγηση*, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.

*κοινή ενωσιακή μεθοδολογία* για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στην αγορά της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αυτή *τη μεθοδολογία*, συμπεριλαμβανομένων, όπου αρμόζει, προτάσεων για μέτρα επακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις.

(32019R0631)

## Τροπολογία 27

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο α β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 7 – παράγραφος 10 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*α β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 10α:*

*«10α. από την 1η Ιανουαρίου 2024, οι κατασκευαστές μπορούν, σε εθελοντική βάση, να διαβιβάζουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, που αναφέρονται στην παράγραφο 10, στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 6 και στα κράτη μέλη, τα οποία στη συνέχεια τα κοινοποιούν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2. Από την 1η Ιανουαρίου 2028 και έπειτα, αυτά τα δεδομένα θα ενσωματωθούν στις πληροφορίες του μέρους Α του παραρτήματος II και III.»*

## Τροπολογία 28

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 α (νέο)**  
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631  
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

*Ισχύον κείμενο*

4. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

*Τροπολογία*

**5α) στο άρθρο 8, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**«4. Τα ποσά του τιμήματος υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδα που προορίζονται για συγκεκριμένη γραμμή του προϋπολογισμού για τα συνοδευτικά μέτρα για την αυτοκινητοβιομηχανία του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, με στόχο τη διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία, μετριάζοντας οποιαδήποτε αρνητική επίπτωση της μετάβασης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ως προς την απασχόληση, σε όλα τα κράτη μέλη, ιδίως στις περιοχές και τις κοινότητες που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση. Ειδικότερα, χρηματοδοτεί την κατάρτιση, την επανειδίκευση, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την περαιτέρω εξειδίκευση των εργαζομένων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών αυτοκινήτων, των προμηθευτών εξαρτημάτων τους και των βοηθητικών υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής, ιδίως για τις ΜΜΕ.**

**Αυτή η ειδική γραμμή του προϋπολογισμού του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα υποστηρίζει τον στόχο για τις επενδύσεις, την απασχόληση και την ανάπτυξη σε όλα τα κράτη μέλη. Παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη για τη χρηματοδότηση μέτρων και επενδύσεων για την αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της μετάβασης, ιδίως όσον αφορά τους αναμενόμενους μετασχηματισμούς και απώλειες θέσεων εργασίας στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των μικρών και**

*μεσαίων επιχειρήσεων.*

*Οι πόροι που προέρχονται από τον προϋπολογισμό της Ένωσης και από τα έσοδα από το τμήμα για την υπέρβαση εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού. Υποστηρίζουν τις ακόλουθες δραστηριότητες: επανακατάρτιση των εργαζομένων· συνδρομή για την αναζήτηση εργασίας και ενεργή συμπερίληψη σε όσους αναζητούν εργασία· επενδύσεις στη μετατροπή του βιομηχανικού ιστού της Ευρώπης».*

(32019R0631)

## **Τροπολογία 29**

### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 10 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος 2029.»

*Τροπολογία*

«Παρέκκλιση κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 μπορεί να χορηγηθεί από τους στόχους ειδικών εκπομπών που ισχύουν έως και το ημερολογιακό έτος 2029.»

*Ο κατασκευαστής ειδικών οχημάτων κοινωνικής ωφέλειας, όπως οχήματα έκτακτης ανάγκης, πυροσβεστικά ημιφορτηγά και ασθενοφόρα, μπορεί να υποβάλει αίτηση παρέκκλισης. Δεν μπορεί να χορηγηθεί παρέκκλιση σε κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων που εμπίπτουν στο τμήμα F, το τμήμα S και το τμήμα SUV στο σύστημα ταξινόμησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (τμήμα Euro Car).*

## **Τροπολογία 30**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)**  
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631  
Άρθρο 11 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(6α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:**

**«Άρθρο 11α**

**Οικολογικός σχεδιασμός**

*Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών συμβάλλει πλήρως στους στόχους της Ένωσης για την ενεργειακή απόδοση και την κυκλική οικονομία, η Επιτροπή υποβάλλει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 προτάσεις, όπου αρμόζει, σχετικά με τον καθορισμό ελάχιστων απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένης της ενεργειακής απόδοσης, των ενσωματωμένων εκπομπών, των απαιτήσεων ανθεκτικότητας και επισκευασιμότητας για βασικά εξαρτήματα όπως φώτα, ηλεκτρονικά στοιχεία και μπαταρίες, ελάχιστες απαιτήσεις για την ανάκτηση μετάλλων, πλαστικών και πρώτων υλών ζωτικής σημασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που ισχύουν για άλλα συνδεδεμένα με την ενέργεια προϊόντα βάσει της οδηγίας 2009/125/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1α</sup>.*

---

*1α Οδηγία 2009/125/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα συνδεδεμένα με την ενέργεια προϊόντα (ΕΕ L 285 της 31.10.2009, σ. 10)».*



## Τροπολογία 31

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 12 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(6β)** στο άρθρο 12 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

**«3α.** Η Επιτροπή, όχι αργότερα από την 31η Δεκεμβρίου 2023, καταρτίζει κοινή ενωσιακή μεθοδολογία για την αξιολόγηση και τη συνεπή αναφορά δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ολόκληρου κύκλου ζωής των καυσίμων και της ενέργειας που καταναλώνουν τα οχήματα στην αγορά της Ένωσης».

*Συμπεριλαμβάνει επίσης μεθοδολογία για τη μέτρηση και τη σύγκριση της απόδοσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με βάση την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που χρειάζονται για να διανύσουν εκατό χιλιόμετρα. Αυτή η μεθοδολογία εξετάζει ιδίως τις επιπτώσεις της ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στην ποσότητα των πόρων που απαιτούνται από τις μπαταρίες αποθήκευσης εσωτερικής ενέργειας ή για την παραγωγή εναλλακτικών καυσίμων τέτοιων οχημάτων.*

*Η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως τη χρήση των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης (OVC-HEV). Με βάση την αξιολόγηση αυτή, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για την προσαρμογή των συντελεστών χρηστικότητας που χρησιμοποιούνται για τα οχήματα OVC-HEV, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τους είναι αντιπροσωπευτικές της οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες από το 2025 και*

μετά».

## Τροπολογία 32

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

*Ισχύον κείμενο*

γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή  $TM_0$  για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων **των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται το 2021**.

*Τροπολογία*

**(7α) στο άρθρο 14 παράγραφος 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

γ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2022, η ενδεικτική τιμή  $TM_0$  για το 2025 προσδιορίζεται ως αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται το 2021.

(32019R0631)

## Τροπολογία 33

### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

*Ισχύον κείμενο*

δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνέχεια ανά διετία, οι τιμές  $TM_0$  στο παράρτημα **I μέρη Α και Β** σημείο 6.2 **προσαρμόζονται** στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων **των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023**. Οι

*Τροπολογία*

**7 β) Στο άρθρο 14 παράγραφος 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

«(δ) έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, και εν συνέχεια ανά διετία, οι τιμές  $TM_0$  στο παράρτημα **I μέρος Β** σημείο 6.2 **προσαρμόζεται** στην αντίστοιχη μέση μάζα δοκιμής όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, ξεκινώντας από το 2022 και το 2023. Οι νέες τιμές  $TM_0$  ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του

νέες τιμές  $TM_0$  ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.

ημερολογιακού έτους που ακολουθεί την ημερομηνία προσαρμογής.»

(32019R0631)

## Τροπολογία 34

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631  
Άρθρο 14α – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια **ανά διετία**, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση της μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.

*Τροπολογία*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια **κάθε χρόνο**, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την πορεία προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, η έκθεση παρακολουθεί και αξιολογεί την ανάγκη λήψης πιθανών πρόσθετων μέτρων για τη διευκόλυνση της μετάβασης, μεταξύ άλλων με χρηματοδοτικά μέσα.

## Τροπολογία 35

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631  
Άρθρο 14α – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των στόχων για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως απαιτείται σύμφωνα

*Τροπολογία*

Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια οικονομικά αποδοτική πρόοδο προς την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτοί περιλαμβάνουν:

με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τη δυναμική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας, τον αντίκτυπο στους καταναλωτές, την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών·

*α) την ανάπτυξη καθώς και το κόστος οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών,*

*β) τη μετάβαση από μια προσέγγιση που αφορά αποκλειστικά τις εκπομπές καυσαερίων σε μια ολιστική προσέγγιση που αφορά τις εκπομπές κύκλου ζωής με βάση τις μεθοδολογίες που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 10 και στο άρθρο 12 παράγραφος 3α, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την ένταση των αερίων του θερμοκηπίου κατά την εξόρυξη ορυκτών, την παραγωγή και τα στάδια τέλους του κύκλου ζωής, καθώς και το ενεργειακό μείγμα στο αντίστοιχο κράτος μέλος κυκλοφορίας,*

*γ) το κατώτατο όριο εκπομπών CO<sub>2</sub> που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό του τι συνιστά όχημα χαμηλών εκπομπών και, εάν χρειάζεται, την αναθεώρησή του,*

*δ) την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των στόχων για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων,*

*ε) τη δυναμική συμβολή των τεχνολογιών καινοτομίας και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη κλιματικά ουδέτερης κινητικότητας,*

*στ) τον αντίκτυπο στους στόχους των κρατών μελών για τα αέρια θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα, τις ετήσιες*

*αγορές καινούργιων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και μεταχειρισμένων οχημάτων,*

*ζ) την πρόοδο και τον αντίκτυπο σε περιφερειακό επίπεδο (NUTS II),*

*η) τον αντίκτυπο στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές με χαμηλά εισοδήματα, καθώς και την εξέλιξη της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών σε κάθε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ).../... [κανονισμός για τη θέσπιση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα],*

*θ) την πρόοδο στον κοινωνικό διάλογο, καθώς και πτυχές για την περαιτέρω διευκόλυνση μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών,*

*ι) την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη πρόσθετης δυναμικότητας ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ανάλογης προς την αύξηση των πωλήσεων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές δεν θα μετατοπιστούν απλώς.*

## **Τροπολογία 36**

### **Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 α (νέο)**

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 14 β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**9α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 14β:**

**«Άρθρο 14β**

**Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ).../... [αναδιατυπωμένη οδηγία για την ενεργειακή απόδοση], τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή**

*απόδοση στις αποφάσεις πολιτικής, σχεδιασμού και επενδύσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση από την παραγωγή έως την κατανάλωση, των διαφορετικών τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών».*

### Τροπολογία 37

#### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή το **2028** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται **ανά διετία** και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή το **2027** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται **ετησίως** και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της έκθεσης.

### Τροπολογία 38

#### Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**Εφόσον κρίνεται σκόπιμο**, η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.»

*Τροπολογία*

Η έκθεση συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού **και προσδιορισμού σαφούς πορείας για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών με τη θέσπιση στόχων για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για τον στόλο καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και για τον στόλο καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων πέραν του 2035, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής**

*κατανομής υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη στους στόχους του στόλου, με χρήση της μεθοδολογίας αξιολόγησης κύκλου ζωής (LCA) που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023.*

## Τροπολογία 39

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 – παράγραφος 2

*Ισχύον κείμενο*

2. Στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup>, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους· την πιθανή συνεισφορά στις μειώσεις εκπομπών από συνθετικά και προηγμένα εναλλακτικά καύσιμα που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> που διαπιστώνεται πράγματι στο υπάρχον επίπεδο στόλου· τη λειτουργία του μηχανισμού κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών· τη δυνητική επίδραση του μεταβατικού μέτρου που εκτίθεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3· τον αντίκτυπο του

*Τροπολογία*

***α α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:***

«2. Στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων, την πραγματική αντιπροσωπευτικότητα των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας που προσδιορίζονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· την εξάπλωση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανατροφοδότησης που αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του **κανονισμού** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου **για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**<sup>20</sup>, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησής τους· **την εφαρμογή της οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και την προβλεπόμενη επανεξέταση της**· την πιθανή συνεισφορά στις μειώσεις εκπομπών από συνθετικά και προηγμένα εναλλακτικά καύσιμα που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> που διαπιστώνεται πράγματι στο υπάρχον επίπεδο στόλου· τη

παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος· καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση.

λειτουργία του μηχανισμού κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών· τη δυνητική επίδραση του μεταβατικού μέτρου που εκτίθεται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 6.3· τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στους καταναλωτές, ιδίως στους καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος· καθώς επίσης πτυχές που θα διευκολύνουν περαιτέρω την οικονομικά βιώσιμη και κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή κινητικότητα στην Ένωση.»

(32019R0631)

## Τροπολογία 40

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Άρθρο 15 – παράγραφοι 2 έως 5

#### *Ισχύον κείμενο*

β) οι παράγραφοι 2 έως 5 απαλείφονται·

#### *Τροπολογία*

β) οι παράγραφοι 3 έως 5 απαλείφονται·

(32019R0631)

## Τροπολογία 41

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα Ι – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα Ι – μέρος Α – σημείο 6.2.1

#### *Ισχύον κείμενο*

6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς =  
Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> +  $a_{2025}$  ( $TM - TM_0$ )

#### *Τροπολογία*

**δ α) το σημείο 6.2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

«6.2.1. Στόχοι ειδικών εκπομπών αναφοράς για το 2025 έως το 2029

Ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς =  
Στόχος για το σύνολο του στόλου



όπου:

οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub>

όπου:

όπου:

Στόχος για το συνολικό στόλο της ΕΕ<sub>2025</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1·

Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2025</sub> είναι όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1.»

$a_{2025}$

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

όπου:

$a_{2021}$  είναι η κλίση της ευθείας που ανταποκρίνεται καλύτερα στην εφαρμογή της γραμμικής μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων για τη μάζα δοκιμής (ανεξάρτητη μεταβλητή) και τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> (εξαρτημένη μεταβλητή) κάθε καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου που ταξινομήθηκε το 2021·

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> είναι ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2021 των κατασκευαστών για τους οποίους υπολογίζεται ένας στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4·

TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος·

TM<sub>0</sub> είναι η τιμή σε χιλιόγραμμα (kg) όπως ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

(32019R0631)

## Τροπολογία 42

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο στ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631

Παράρτημα I – μέρος Α – σημείο 6.3.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

6.3.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς =  
Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> +  $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

**Όπου:**

**Στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub> όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2·**

$a_{2030}$

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

**όπου:**

$a_{2021}$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1

μέσες εκπομπές<sub>2021</sub> όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1

$TM$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1

$TM_0$  όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.1

*Τροπολογία*

6.3.2 Στόχοι ειδικών εκπομπών για την περίοδο 2030 έως 2034

Στόχος ειδικών εκπομπών = στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ<sub>2030</sub>

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

<b>Τίτλος</b>	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 με σκοπό την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 νέων επιβατικών αυτοκινήτων και νέων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με τις αυξημένες φιλοδοξίες της Ένωσης για το κλίμα
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 13.9.2021
<b>Γνωμοδότηση της</b> Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 13.9.2021
<b>Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης</b> Ημερομηνία ορισμού	Dominique Riquet 7.10.2021
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	26.1.2022
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	20.4.2022
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: 40 –: 17 0: 19
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Εύα Καϊλή, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Μαρία Σπυράκη, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ  
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Μαρία Σπυράκη, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Εύα Καϊλή, Łukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienab, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή