



2023/0042(COD)

13.10.2023

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) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Miapetra Kumpula-Natri

PA_Legam

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης υποστηρίζει πολλά στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού ώστε να καλύπτει μικρότερα φορτηγά, λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων και ρυμουλκούμενα. Ο στόχος μηδενικών εκπομπών για τα νέα αστικά λεωφορεία στην ΕΕ από το 2030 αποτελεί επίσης ευπρόσδεκτη πρόταση. Πράγματι, ο τομέας των οδικών μεταφορών αντιπροσωπεύει το ένα πέμπτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ και αποτελεί βασική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης συμφωνεί με τον φιλόδοξο στόχο για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων όσον αφορά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2040 και εξής κατά 90 % και πιστεύει ότι ο στόχος δίνει ένα σαφές μήνυμα στις αγορές ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κινείται προς ένα μέλλον με πρότυπα μηδενικών εκπομπών. Αυτό ωφελεί τους κατασκευαστές, τους αγοραστές και κυρίως τους πολίτες που πλήττονται επί του παρόντος από τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών. Ταυτόχρονα, παρέχεται επαρκές περιθώριο ελιγμών στους κατασκευαστές προκειμένου να συμμορφωθούν με τον νέο κανονισμό. Ωστόσο, η συντάκτρια της γνωμοδότησης προτείνει νέα, ισχυρότερα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2035 έως 2039, αυξάνοντας τον στόχο κατά 10 %. Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι είναι σημαντικό να αυξηθεί ο αριθμός των νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στις τελευταίες περιόδους υποβολής στοιχείων.

Επιπλέον, η συντάκτρια της γνωμοδότησης προτείνει έναν πιο φιλόδοξο ορισμό των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, ένα όχημα μηδενικών εκπομπών θα επιτρεπόταν να εκπέμπει έως και 5 g CO₂/tkm, που ισοδυναμεί με το 9 % των εκπομπών ενός τυποποιημένου ρυμουλκούμενου συμβατικού ελκυστήρα. Σκοπός της παρούσας διάταξης είναι να επιτραπεί στους κινητήρες διπλού καυσίμου που λειτουργούν με μείγμα υδρογόνου και ντίζελ να ταξινομούνται ως μηδενικών εκπομπών. Η αναθεώρηση στο 1 g CO₂/tkm αποτελεί εύλογη κανονιστική προσέγγιση, η οποία επιτρέπει στους κινητήρες ενός καυσίμου καύσης υδρογόνου να ταξινομούνται ως μηδενικών εκπομπών, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι θα λαμβάνεται δεόντως υπόψη η πραγματική συμβολή των κινητήρων διπλού καυσίμου στη μείωση των εκπομπών CO₂.

Επιπλέον, ορισμένα «επαγγελματικά οχήματα», όπως τα απορριμματοφόρα, εξαιρούνται από τους στόχους της πρότασης της Επιτροπής. Ωστόσο, οι εκπομπές CO₂ που παράγουν πιστοποιούνται μέσω του εργαλείου υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας των οχημάτων (VECTO), ενώ παρακολουθούνται και δηλώνονται από τους κατασκευαστές οχημάτων και τα κράτη μέλη της ΕΕ. Δεδομένου ότι τα απορριμματοφόρα οχήματα χρησιμοποιούνται κυρίως στις πόλεις, επηρεάζουν επίσης σημαντικά την ποιότητα του αέρα στις πόλεις και προκαλούν ανεπιθύμητη ηχορύπανση. Επομένως, οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να ισχύουν και για τα απορριμματοφόρα οχήματα.

Ομοίως, τα οχήματα με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους περιλαμβάνουν πολλά φορτηγά αστικής διανομής που προμηθεύουν καταστήματα, όπως τα σουπερμάρκετ στις πόλεις, και, ως εκ τούτου, η απαλλαγή τους από τις ανθρακούχες εκπομπές θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού αέρα. Συνεπώς, τα μικρά φορτηγά θα πρέπει επίσης να

υπόκεινται στους ίδιους στόχους CO₂ και να ανήκουν στις αντίστοιχες επιμέρους ομάδες ανάλογα με το προφίλ χρήσης τους, τα διανυθέντα χιλιόμετρά τους και το ωφέλιμο φορτίο τους.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι, έως το 2028, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του κανονισμού και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με το αποτέλεσμα της επανεξέτασης. Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από αναθεωρημένη πρόταση του κανονισμού. Έως το 2025, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε διαβούλευση με την επιτροπή για την αλλαγή του κλίματος, θα πρέπει να υποβάλει ετήσια επισκόπηση της κατάστασης των αναγκαίων πρόσφορων όρων ανά κράτος μέλος.

Τέλος, η συντάκτρια της γνωμοδότησης είναι της γνώμης ότι ο υπολογισμός των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα δεν λαμβάνει υπόψη την καλύτερη ενεργειακή απόδοση των πολύ βαρέων συνδυασμών, με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 60 τόνων. Δεδομένου ότι το τεκμαιρόμενο ωφέλιμο φορτίο τους είναι το ίδιο με εκείνο των σημαντικά μικρότερων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εντός των ίδιων επιμέρους ομάδων, οι υπολογιζόμενες εκπομπές τους CO₂ ανά τονοχιλιόμετρο δεν θα αντιστοιχούν στο πραγματικό φορτίο που μεταφέρεται από τον πολύ βαρύ συνδυασμό. Θα πρέπει να εφαρμόζεται συντελεστής αντιστάθμισης στις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των κατασκευαστών ώστε να αντισταθμίζονται τα υψηλότερα φορτία που μεταφέρονται από πολύ βαρύ συνδυασμό, λαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό υπόψη τη βελτιωμένη ενεργειακή τους απόδοση.

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 τα ακόλουθα:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας έως το 2050. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των

Τροπολογία

(4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η Ένωση κατοχύρωσε στη νομοθεσία τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας **το συντομότερο δυνατόν και έως το 2050 το αργότερο, καθώς και τον στόχο για την επίτευξη αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια**. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για την εγχώρια

απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. **Ο κανονισμός αυτός ορίζει επίσης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να προσπαθεί να ευθυγραμμίζει όλες τις μελλοντικές νομοθετικές και δημοσιονομικές προτάσεις με τους σκοπούς και τους στόχους του εν λόγω κανονισμού και, σε οποιαδήποτε περίπτωση μη ευθυγράμμισης, να παρέχει την σχετική αιτιολογία στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει αυτές τις προτάσεις.**

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(5) Όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων των εκπομπών, **με τον εν λόγω τομέα να είναι ο μόνος στην Ένωση, από τη δεκαετία του 1990, που παρουσιάζει αύξηση των εκπομπών. Ο τομέας μεταφορών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ευθύνεται για περισσότερο από το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και για περισσότερο από το 6 %**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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.

Τροπολογία

(8) Για τους σκοπούς της συμβολής στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, και σύμφωνα με την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι απαιτήσεις μείωσης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τα βαρέα 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. ***Απαιτούνται φιλόδοξες δράσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις οδικές μεταφορές, αλλά μείωση των εκπομπών απαιτείται και σε άλλους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των τομέων όπου είναι δύσκολο να μειωθούν.***

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η ενίσχυση των απαιτήσεων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και η ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στη μείωση των εκπομπών ολόκληρου του

στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, αλλά θα πρέπει επίσης να συμπληρωθεί από άλλες πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην επιτάχυνση της στροφής από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στην αύξηση των σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίων.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν σημαντικές πιθανότητες απαλλαγής ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, **καθώς και για την τόνωση** της καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

(10) Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τεθούν νέοι ενισχυμένοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο από το 2030 και εξής. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε κατάλληλο επίπεδο, ώστε να δοθεί ένα ηχηρό μήνυμα για την ταχύτερη υιοθέτηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης **και θα πρέπει να συνάδουν με τη διαθεσιμότητα πρόσφορων όρων, δηλαδή ενός επαρκώς πυκνού δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με στόχο την προώθηση της**

καινοτομίας στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. *Αυτό αναμένεται να διασφαλίσει ότι οι ευρωπαϊκές εταιρείες διατηρούν ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά και να συμβάλει στη μείωση του κόστους λειτουργίας για τις εταιρείες μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η Ένωση εκπληρώνει τους στόχους της για το κλίμα και την ατμοσφαιρική ρύπανση.*

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Η έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση, μεταξύ άλλων από τις οδικές μεταφορές, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τον αστικό πληθυσμό της Ένωσης και συνδέεται με πρόωρους θανάτους. Με την επιτάχυνση της ανάπτυξης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, οι ενισχυμένες απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών CO₂ θα συμβάλουν επίσης στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις οδικές μεταφορές.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ προβλέπει την 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα

Τροπολογία

Η επικαιροποιημένη νέα ευρωπαϊκή βιομηχανική στρατηγική¹⁴ προβλέπει την 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, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια οδός μετάβασης για το οικοσύστημα

κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

¹⁴ 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].

κινητικότητας, η οποία θα συνοδεύει τη μετάβαση της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η οδός αυτή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, μεταξύ άλλων και από τα κράτη μέλη, ενώ αξιοποιεί επίσης το ευρωπαϊκό θεματολόγιο δεξιοτήτων με πρωτοβουλίες όπως το σύμφωνο δεξιοτήτων για να κινητοποιήσει τον ιδιωτικό τομέα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού της Ευρώπης ενόψει της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, καθώς και τον μηχανισμό ενίσχυσης ταλέντων (Talent Booster Mechanism) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την αξιοποίηση των ταλέντων στις περιφέρειες της ΕΕ. Στη συγκεκριμένη οδό εξετάζονται επίσης οι κατάλληλες δράσεις και τα κατάλληλα κίνητρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε, για παράδειγμα, να περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης του προτεινόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα από τα κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή συνδρομής στις πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά φορτηγών μηδενικών εκπομπών. ***Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στον αντίκτυπο που θα έχει η μετάβαση αυτή στις ΜΜΕ κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.***

¹⁴ 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 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) **Οι στόχοι για το σύνολο του ενωσιακού στόλου οχημάτων** πρέπει να συμπληρωθούν με την αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται στην πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶.

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) **Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη ανακοινώσει ότι θα υπερβούν αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις, και αρκετοί Ευρωπαίοι κατασκευαστές φορτηγών έχουν δημιουργήσει κοινοπραξίες για την εγκατάσταση και λειτουργία δημόσιων δικτύων φόρτισης στην Ευρώπη. Ο παρών κανονισμός θα ενθαρρύνει επίσης περαιτέρω επενδύσεις σε υποδομές φόρτισης μέσω της παροχής διασφαλίσεων στους επενδυτές ότι θα υπάρξει αύξηση στη ζήτηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνονται να περιλαμβάνουν στα οικεία αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής μέτρα στήριξης της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού σε αποθήκες και κέντρα εφοδιαστικής. Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες θα συμβάλουν στην αναγκαία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού¹⁶.**

¹⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final της 14.7.2021].

Τροπολογία

(12α) Επιπλέον, είναι επίσης σημαντικό να εγκατασταθούν υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και σε ιδιωτικούς χώρους, όπως π.χ. σε

ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, ώστε να διασφαλίζεται η φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Είναι επιτακτική ανάγκη να μην μείνει πίσω καμία περιοχή της Ευρώπης και να αντιμετωπιστούν δεόντως οι ανισότητες μεταξύ περιφερειών όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, 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. Αυτό το δημόσιο και ιδιωτικό δίκτυο σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού συνιστά πρόσφορο όρο προκειμένου οι κατασκευαστές να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12β) Για να είναι ανταγωνιστική η ευρωπαϊκή βιομηχανία σε παγκόσμια κλίμακα, θα πρέπει να είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και να παρέχει τις κατάλληλες υποδομές. Για τους λόγους αυτούς, απαιτείται ένα ευρέως διαθέσιμο και αξιόπιστο δίκτυο σημείων φόρτισης για τη στήριξη του ολοένα αυξανόμενου αριθμού ηλεκτρικών οχημάτων στους δρόμους.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 γ (νέα)

(12γ) Μολονότι απαιτούνται πιο φιλόδοξα πρότυπα CO₂ για την αύξηση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από την πλευρά της προσφοράς, πρέπει να συμπληρωθούν από πρόσθετους αναγκαίους πρόσφορους όρους από την πλευρά της ζήτησης για οχήματα που είναι πιο αποδοτικά από την άποψη των καυσίμων, ιδίως μέτρα αποτελεσματικής κοστολόγησης του άνθρακα.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με τα επίπεδα-στόχους που προτείνονται στο άρθρο 3α για το έτος 2030, τόσο το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό στόλο οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο όσο και το επίπεδο κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα θα παραμείνουν περιορισμένα. Συνεπώς, ο σχετικός αντίκτυπος στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας θα παραμείνει επίσης περιορισμένος.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Τροπολογία

(13) Η ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, οχημάτων με κυψέλες καυσίμων και άλλων υδρογονοκίνητων οχημάτων αναμφίβολα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες περιλαμβάνουν την ενίσχυση της δυναμικότητας, της ανθεκτικότητας και της αποθήκευσης, καθώς και πρόσθετες συνδέσεις και προσαρμογή της συμπεριφοράς έτσι ώστε οι ώρες αιχμής της ζήτησης να αντιμετωπίζονται χωρίς κινδύνους για την ασφάλεια του εφοδιασμού.

(14a) Η πρόσβαση στην κατάρτιση και την επανειδίκευση σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να υποστεί θεμελιώδεις αλλαγές, είναι κρίσιμης σημασίας για μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση. Ο κλάδος των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων πρέπει να διασφαλίσει ότι οι εργαζόμενοι έχουν πρόσβαση σε ευκαιρίες επανειδίκευσης και ενθαρρύνονται να τις αξιοποιήσουν χωρίς κόστος για τους ίδιους. Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη και αποτελεσματική μετάβαση, είναι κρίσιμης σημασίας η χαρτογράφηση και ανάλυση των αλλαγών που έχουν προβλεφθεί για την αγορά εργασίας του κλάδου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις *εξειδικευμένες* χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό **μπορεί να** περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται

(15) Λόγω της ετερογενούς δομής του συνολικού στόλου φορτηγών, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πλήρως αν οι τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι αρκετά ταχείες για όλες τις χρήσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής αποτελεί βιώσιμη επιλογή. Αυτό περιλαμβάνει χρήσεις όπως βαρέα επαγγελματικά οχήματα μακρών αποστάσεων σε συγκεκριμένη εδαφική μορφολογία και υπό συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, πούλμαν και φορτηγά για κρίσιμες εφαρμογές ασφάλειας και προστασίας που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στον σωλήνα εξαγωγής. **Επίσης, για λόγους εθνικής**

ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.

ασφάλειας και για πιθανή χρήση σε εκκενώσεις πολιτών, πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα πούλμαν. Τα εν λόγω οχήματα αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν περιορισμένο μερίδιο του συνολικού στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, αναμένεται ότι θα υπάρχει κάποιο περιθώριο στον στόχο με ορίζοντα το 2040 για την προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις που δεν έχουν επέλθει ακόμη.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συνεχίσει την επιτάχυνση της μείωσης των εκπομπών CO₂ σε κάθε τομέα, κάθε χρόνο. Για να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι στόχοι του παρόντος κανονισμού, τα βιοκαύσιμα και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO), όπως τα παράγωγα υδρογόνου, πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μετάβαση. Για την προετοιμασία του εδάφους για τα ηλεκτρικά οχήματα ή για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών υδρογόνου και για τη δημιουργία ενός σταθερού σαφούς κανονισμού για τη ζήτηση της αγοράς, είναι σημαντικό να οριστεί ο φιλόδοξος στόχος του 90 τοις εκατό για το 2040, καθώς επί του παρόντος μόνο το 1-2 % των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που έχουν πωληθεί είναι ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15β) Αφού προβεί σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει έκθεση για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ανανεώσιμα καύσιμα για λόγους συμμόρφωσης με το ενωσιακό δίκαιο και σύμφωνα με τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει την εν λόγω έκθεση, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα παρακολούθησης, όπως νομοθετικές προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Τροπολογία 18

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από όλους τους μεγαλύτερους συνδυασμούς, τα φορτηγά που υπερβαίνουν τους 70 τόνους χρησιμοποιούνται συνήθως για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και πρέπει να κατηγοριοποιούνται σε ειδική επιμέρους ομάδα, καθώς ο υπολογισμός των οικείων εκπομπών CO₂ πρέπει να προσαρμόζεται στο ειδικό χαρακτηριστικό τους, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη το πραγματικό ωφέλιμο φορτίο τους και ο ορθός κύκλος οδήγησης.

Τροπολογία 19

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 4**

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα επαγγελματικά οχήματα, *όπως τα απορριμματοφόρα*, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Δεδομένου ότι για ορισμένες ομάδες οχημάτων, οι οποίες διαθέτουν έγκριση τύπου, οι εκπομπές CO₂ δεν προσδιορίζονται ακόμη για τεχνικούς λόγους, τα οχήματα αυτά δεν απαιτείται να επιτύχουν τους στόχους εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα οχήματα ειδικού σκοπού, όπως οι κινητοί γερανοί, οι μεταφορείς υδραυλικού πολλαπλού εξοπλισμού ή τα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου, τα οχήματα παντός εδάφους, όπως ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς, καθώς και άλλα οχήματα με μη τυπική διάταξη αξόνων, όπως τα οχήματα με περισσότερους από 4 άξονες ή περισσότερους από 2 κινητήριους άξονες, **καθώς και** τα μικρά λεωφορεία με μέγιστη μάζα μικρότερη από 7,5 τόνους και τα μικρά φορτηγά με μέγιστη μάζα μικρότερη από 5 τόνους.

Τροπολογία

Τα επαγγελματικά οχήματα, τα ανατρεπόμενα φορτηγά ή οι μπετονιέρες, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται από τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών.

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων.

(30) Επιπλέον, για την ενίσχυση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών σε εξειδικευμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η μεταφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών μεταξύ μη συνδεδεμένων οντοτήτων, **καθώς και η μεταφορά υπαρχόντων οχημάτων που έχουν μετασκευαστεί σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η μετασκευή υπαρχόντων οχημάτων συνιστά σημαντική ευκαιρία για την επιτάχυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος και τη χρήση των πόρων.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 1 – παράγραφος 1

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **τη μείωση των οικείων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου**, όπως **ορίζεται** στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για **την κλιματική ουδετερότητα και των ενδιάμεσων στόχων της ΕΕ για το κλίμα**, όπως **ορίζονται** στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842²³, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού²⁴ και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων

θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 16 της 19.6.2018, σ. 26).

²⁴ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις *ή* για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα όχημα με κινητήρα καύσης.

Τροπολογία

5. Τα οχήματα, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, που ταξινομούνται για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, τις ένοπλες δυνάμεις, για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης, *ή πλην των φορτηγών των ομάδων 11, 12 ή 16 της κατηγορίας N3 που επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στο οικείο κράτος ταξινόμησής τους για συνδυασμούς ρυμούλκησης με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 70 τόνων*, δεν υπόκεινται στους στόχους εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α, εάν ένα κράτος μέλος αναφέρει την εν λόγω χρήση στη διαδικασία ταξινόμησης και δήλωσης, επιβεβαιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα δεδομένα που δηλώνονται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος IV ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού ένα όχημα με κινητήρα καύσης.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23α) «Επιλέξιμα καύσιμα για CCF»: βιοαέρια όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 28) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, προηγμένα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία πληρούν τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 3 – σημείο 23 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23β) «συντελεστής διόρθωσης άνθρακα (CCF)»: συντελεστής με τον οποίο εφαρμόζεται διόρθωση ως προς τις εκπομπές CO₂ του αγωγού εξαγωγής των οχημάτων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, ώστε να αντικατοπτρίζονται η ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το μερίδιο των καυσίμων τα οποία είναι επιλέξιμα για τον CCF, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 24) του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο θ
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 – σημείο 23 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

23γ) «Εξαιρετικά βαρείς συνδυασμοί (EHC)»: οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 60 τόνων σε σύγκριση με τον ενωσιακό μέσο όρο των 40 τόνων. Καθώς ο τύπος υπολογισμού των εκπομπών CO₂ προϋποθέτει το ίδιο ωφέλιμο φορτίο με εκείνο σημαντικά μικρότερων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, ο τύπος θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να λαμβάνεται υπόψη η αυξημένη ενεργειακή απόδοση των εν λόγω εξαιρετικά βαρέων συνδυασμών για την καλύτερη αποτύπωση των πραγματικών εκπομπών.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 α – παράγραφος 1 – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σύμφωνα με το σημείο 1.1.4 του παραρτήματος I, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν ανήκουν σε μία από τις επιμέρους ομάδες του σημείου 1.1 του παραρτήματος I λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις διατάξεις των στόχων μείωσης που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **100 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο αστικών λεωφορείων που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **επιβεβαιώνοντας ότι ο σκοπός του οχήματος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί εξίσου από όχημα μηδενικών εκπομπών και ότι είναι, συνεπώς, προς το δημόσιο συμφέρον να ταξινομηθεί ένα όχημα μηδενικών εκπομπών για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού**, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες.

Τροπολογία 30

Τροπολογία

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος I, οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τα ελάχιστα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τους, όπως ορίζεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος I. Για τα νέα αστικά λεωφορεία, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **90 %** από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 **και 100 % από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2035**.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από την υποχρέωση του παρόντος άρθρου περιορισμένο μερίδιο αστικών λεωφορείων που ταξινομούνται σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, **για λόγους δημοσίου συμφέροντος**, λόγω της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους με βάση την ειδική εδαφική μορφολογία ή τις μετεωρολογικές συνθήκες **και για λόγους εθνικής ασφάλειας και για την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών**.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 3 γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας και τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία

1. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτουσες οντότητες βασίζουν την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων για την αγορά ή τη χρήση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3β στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας, και τη συμβολή της προσφοράς στην ασφάλεια του εφοδιασμού **και τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια**, σε συμμόρφωση με το σχετικό διεθνές δίκαιο.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) στο άρθρο 4 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) την εφαρμογή του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα (CCF) από το 2030 και εξής, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.1 του παραρτήματος I.

Η επίδραση του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα περιορίζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη μόνο επιπρόσθετα ποσά καυσίμων που υπερβαίνουν τον δεσμευτικό συνδυασμένο επιμέρους στόχο των προηγμένων βιοκαυσίμων και των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στο μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που παρέχεται στον τομέα των μεταφορών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ)

2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Καθορίζεται ένα ανώτατο όριο για τη διασφάλιση ότι δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μείωση μεγαλύτερη από 10 εκατοστιαίες μονάδες στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα έτη 2030, 2035 και 2040 μέσω της επίδρασης του συντελεστή διόρθωσης άνθρακα. Επομένως, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο για τα έτη 2030-2034 έτσι ώστε ένα μερίδιο έως 12,5 % των επιλέξιμων καυσίμων για τον συντελεστή διόρθωσης άνθρακα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού, να λαμβάνεται υπόψη στον συντελεστή. Για τα έτη 2035-2039 το μερίδιο είναι έως 17 % και από το 2040 και εξής έως 40 %.»

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) στο άρθρο 5 παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3α:

«3α) Συντελεστής αντιστάθμισης που κατανέμεται στα φορτηγά κατηγορίας N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής στοιχείων και στα οποία έχει επιτραπεί η χρήση στα κράτη μέλη με τις υψηλότερες συνδυασμένες μάζες που εφαρμόζονται σε πολύ βαρέα συνδυασμένες μεταφορές, ο οποίος υπερβαίνει τους 60 τόνους. Όσον αφορά τον συντελεστή αντιστάθμισης που αναφέρεται στο παρόν άρθρο, η Επιτροπή εκδίδει, έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 17 για να επιφέρει τροποποιήσεις στον τύπο υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ των κατασκευαστών στο

παράρτημα I σημείο 2.7, προκειμένου να αντισταθμιστεί η υψηλότερη ενεργειακή απόδοση των πολύ βαρέων συνδυασμών και να διορθωθούν οι στρεβλώσεις στις υπολογιζόμενες εκπομπές τους.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο δ

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται *στις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2029, 2034 και 2039.*

Τροπολογία

Τα πιστωτικά μόρια εκπομπών και τα χρεωστικά μόρια εκπομπών που θα αποκτηθούν κατά τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2039 μεταφέρονται, εφόσον υπάρχουν, από μία περίοδο υποβολής στοιχείων στην επόμενη περίοδο υποβολής στοιχείων. Ωστόσο, τυχόν υπόλοιπα χρεωστικά μόρια εκπομπών εκκαθαρίζονται *στην περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2039.*

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή το **2028** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Τροπολογία

Η Επιτροπή το **2027** επανεξετάζει διεξοδικά την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η έκθεση θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής τα φορτηγά της κατηγορίας N3 στις ομάδες 11, 12 και 16, τα οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στο κράτος ταξινόμησης για τη ρυμούλκηση συνδυασμών με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 70 τόνων, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπολογισμός των εκπομπών των εν λόγω οχημάτων έχει αναπτυχθεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους ως ελκυστήρες βαρέων συνδυασμών.

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια ετησίως, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση των αναγκαίων πρόσφορων όρων για την εισαγωγή στην αγορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αξιολογεί ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

α) ταξινομήσεις βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη,

β) την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη,

γ) την εφαρμογή τελών χρήσης του οδικού δικτύου διαφοροποιημένων ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ στα κράτη μέλη,

δ) το επίπεδο της μέσης τιμής των δικαιωμάτων στο πλαίσιο του νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών που καλύπτει τις οδικές μεταφορές,

ε) άλλα μέτρα που στηρίζουν τη χρήση

*βαρέων επαγγελματικών οχημάτων
μηδενικών εκπομπών.*

*Εάν η έκθεση καταλήξει στο συμπέρασμα
ότι οι αναγκαίοι πρόσφοροι όροι, ιδίως
βάσει των στοιχείων β), γ) ή δ),
διαπιστώνεται ότι δεν συνάδουν με τους
στόχους για τους κατασκευαστές
οχημάτων του άρθρου 3α και β του
παρόντος κανονισμού, τα πορίσματα της
έκθεσης λαμβάνονται υπόψη για
μελλοντικές αναθεωρήσεις της οδηγίας
2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της
οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της
οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.*

*Η Επιτροπή δημοσιεύει, το αργότερο στις
31 Δεκεμβρίου 2026, έκθεση στην οποία
προσδιορίζει μια μεθοδολογία
αξιολόγησης και συνεχούς υποβολής
στοιχείων για τις εκπομπές CO₂
ολόκληρου του κύκλου ζωής των βαρέων
επαγγελματικών οχημάτων που τίθενται
σε κυκλοφορία στην αγορά της Ένωσης.
Η Επιτροπή υποβάλλει την εν λόγω
έκθεση, συμπεριλαμβανομένων
ενδεχομένως προτάσεων για μέτρα
παρακολούθησης, όπως νομοθετικές
προτάσεις, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
και το Συμβούλιο.*

Τροπολογία 36

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – σημείο 1.1.4. (νέο)**

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
<i>Τροπολογία</i>	
<p>1.1.4. Τα νέα μικρά φορτηγά της κατηγορίας N2, τα οποία δεν ανήκουν σε μία από τις επιμέρους ομάδες που ορίζονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.2 και για τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν ακόμη προσδιοριστεί εκπομπές CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 295/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του, ανήκουν στις ακόλουθες επιμέρους ομάδες για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:</p>	
Χαρακτηριστικά του οχήματος	Επιμέρους ομάδα οχημάτων (sg) στην οποία ανήκει για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
Κατηγορία N· TPMLM* ≤ 5 t	53

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα Ι – σημείο 1.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>		
1.2. Τα επαγγελματικά οχήματα ορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:		
Κατηγορία οχήματος	Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	<p>Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξωμα που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858:</p> <p>09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31</p>
	Ελκυστήρας	Μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

Τροπολογία		
1.2. Τα επαγγελματικά οχήματα ορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:		
Κατηγορία οχήματος	Διαμόρφωση πλαισίου	Κριτήρια για τα επαγγελματικά οχήματα
N	Συμπαγές	Για τη συμπλήρωση του κωδικού για το αμάξωμα που αναφέρεται στην καταχώριση 38 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα ψηφία, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ελκυστήρας	Μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 79 km/h

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – σημείο 2.1.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – σημείο 2.1.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO ₂ ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος	
Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος <i>v</i> που ανήκει σε επιμέρους ομάδα <i>sg</i> ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
όπου:	
\sum_{mp}	το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης <i>mp</i> που παρατίθενται στον πίνακα 2·
<i>sg</i>	η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα <i>v</i> σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·

$W_{sg,mp}$	ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·
$CO_{2v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·
$CO_{2p_v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO_{2v,mp}$ και $CO_{2p_v,mp}$ ορίζονται σε 0.	
<i>Τροπολογία</i>	
2.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO_2 ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος	
Οι ειδικές εκπομπές σε g/km ενός νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v που ανήκει σε επιμέρους ομάδα sg ή του πρωτογενούς οχήματός του υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:	
$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO_{2p_v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2p_v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
όπου:	
\sum_{mp}	το άθροισμα για όλα τα προφίλ χρήσης mp που παρατίθενται στον πίνακα 2·
sg	η επιμέρους ομάδα στην οποία ανήκει το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα v σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος·
$W_{sg,mp}$	ο συντελεστής στάθμισης του προφίλ χρήσης που καθορίζεται στα σημεία 2.1.1 έως 2.1.3·
$CO_{2v,mp}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β και κανονικοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III·

$CO_{2p_{v,mp}}$	οι εκπομπές CO_2 σε g/km του πρωταρχικού οχήματος του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος v , που έχουν προσδιοριστεί για προφίλ χρήσης mp , οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13α και 13β·
CCF_i	είναι ο Συντελεστής Διόρθωσης Άνθρακα για το καύσιμο ή το μείγμα καυσίμων σε χρήση i , όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο (25) και υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος, ο οποίος θα εφαρμόζεται από το 2030.

Για μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, οι τιμές των $CO_{2v,mp}$ και $CO_{2p_{v,mp}}$ ορίζονται σε 0.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 2.7.2.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg}	το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το σημείο 4.2·
$ZLEV$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·
$share_{sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
zev_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
pv_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·
MPW_{sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·
$avgCO_{2sg}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·
$avgCO_{2p_{sg}}$	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·
rCO_{2sg}	όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

Τροπολογία

2.7.2. Για τις περιόδους υποβολής στοιχείων από το 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO_{2sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO_{2sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Όπου:

\sum_{sg} το άθροισμα για τις επιμέρους ομάδες που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των συγκεκριμένων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το σημείο 4.2·

$ZLEV$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.3·

$share_{sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

zev_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

pv_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.4·

MPW_{sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.6·

$avgCO_{2sg}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

$avgCO_{2p_{sg}}$ όπως προσδιορίζεται στο σημείο 2.2·

rCO_{2sg} όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ είναι το μερίδιο νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας N3 του κατασκευαστή στην επιμέρους ομάδα sg που επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε έναν εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό

a_{sg} είναι ο συντελεστής αποζημίωσης για την προσαρμογή των επιπτώσεων του υψηλότερου ωφέλιμου φορτίου μιας κατηγορίας EHC στα φορτηγά του κατασκευαστή, αναλόγως του μέσου όρου της μέγιστης αποδεκτής εν λειτουργία μάζας του συνδυασμού με χρήση της σταθμισμένης τιμής του αποτελέσματος των ακόλουθων τύπων:

$$a_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30) / 100, \text{ για φορτηγά } 8x4 \text{ EHC}$$

$$a_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19) / 100, \text{ για φορτηγά εξαιρετικά βαρέος συνδυασμού (EHC)}$$

$avgGVW_{sg comb}$ είναι ο ειδικός για τον κατασκευαστή μέσος όρος στη χώρα ταξινόμησης για τη μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα συνδυασμού (τόνοι) για τα εν λόγω φορτηγά εξαιρετικά βαρέος συνδυασμού στην επιμέρους ομάδα sg , όταν πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

Για τους σκοπούς του υπολογισμού των εκπομπών CO₂, ένα φορτηγό που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό θεωρείται μέρος ενός EHC εάν το φορτηγό είναι στην κατηγορία N3 και η μέγιστη εν λειτουργία αποδεκτή μάζα του συνδυασμού οχήματος στη χώρα ταξινόμησης είναι μεγαλύτερη από 60 τόνους και έχει αναφερθεί σύμφωνα με το στοιχείο ιζα) του Μέρους Α του Παραρτήματος IV.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4.1. – πίνακας 4.2.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – πίνακας 4.2

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO ₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Τροπολογία</i>			
4.2. Επιμέρους ομάδες οχημάτων που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των μέσων			

ειδικών εκπομπών CO ₂ και των στόχων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
επιμέρους ομάδες οχημάτων, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α)	επιμέρους ομάδες οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και παράγραφος 3	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους εκπομπών CO ₂ σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ)	επιμέρους ομάδες οχημάτων επιβατικών μεταφορών, που υπόκεινται σε στόχους για οχήματα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 3β
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Όλες οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4.3. – πίνακας 4.3.1.

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα I – πίνακας 4.3.1.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα <i>sg</i> για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
Επιμέρους ομάδες <i>sg</i>		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43 %	64 %	90 %

Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων 4x2 και 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Πούλμαν (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Ημιρυμουλκούμενα		0	15 %	15 %	15 %
<i>Τροπολογία</i>					
4.3.1. Οι ακόλουθοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg} σύμφωνα με το άρθρο 3α ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα <i>sg</i> για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Στόχοι μείωσης των εκπομπών CO ₂ rf_{sg} και rfp_{sg}					
<i>Επιμέρους ομάδες sg</i>		Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040
Μεσαία φορτηγά	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Βαρέα φορτηγά > 16 t με διατάξεις αξόνων	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD,	15 %	43 %	64 %	90 %

4x2 και 6x4	9-LH, 10-RD, 10-LH				
Βαρέα φορτηγά > 16 t με ειδικές διατάξεις αξόνων	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (<i>rfs_g</i>)	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Πρωτογενή οχήματα πούλμαν και υπεραστικά λεωφορεία (<i>rfp_{sg}</i>)	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Ρυμουλκούμενα	421 , 421v , 422 , 422v , 423 , 431 , 431v , 432 , 432v , 433 , 611 , 612 , 611v , 612v , 621 , 623 , 621V , 622 , 622V , 623V , 624 , 624V , 625 , 631 , 631v , 632 , 632v , 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Ημιρυμουλκούμενα	111 , 111V , 112 , 112V , 113 , 121 , 121V , 122 , 122V , 123 , 123V , 124 , 124V , 125 , 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Ημιρυμουλκούμενα	131 , 131V , 132 , 132V , 133	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – σημείο 4.3.2.

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>					
4.3.2. Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$ σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών				
	πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040	
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Τροπολογία</i>					
4.3.2. Οι ακόλουθοι στόχοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$ σύμφωνα με το άρθρο 3β ισχύουν για τα οχήματα στην επιμέρους ομάδα sg για διαφορετικές περιόδους υποβολής στοιχείων:					
Απαιτήσεις για οχήματα μηδενικών εκπομπών $zenM_{sg}$					
Επιμέρους ομάδες sg	Περίοδος υποβολής στοιχείων των ετών				
	πριν από το 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Από το 2040	
Αστικά βαρέα λεωφορεία	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

Παράρτημα Ι – σημείο 7 (νέο)

7. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ (CCF)

Για κάθε καύσιμο ή μείγμα καυσίμων i , ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μέθοδο:

Για «καύσιμα επιλέξιμα για CCF», όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 25, $CCF_i=1$.

Για συμβατικά και ορυκτά καύσιμα, $CCF_i=0$.

Για μείγματα συμβατικών καυσίμων και καυσίμων επιλέξιμων για CCF, ο CCF υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

Όπου:

CCF_i ο συντελεστής διόρθωσης άνθρακα για συγκεκριμένο μείγμα συμβατικού καυσίμου i και όλα τα καύσιμα που είναι επιλέξιμα για CCF και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντικατάστασή του.

$SHARES_{n,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην τελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

$SHARES_{n-1,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην προτελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

$SHARES_{n-2,i}$ είναι το ποσοστό ανανεώσιμων καυσίμων που αναφέρονται στη βάση δεδομένων Shares, το οποίο αναφέρεται στην αντιπροτελευταία διαθέσιμη περίοδο αναφοράς n και υπολογίζεται ως το μέσο μερίδιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

Η βάση δεδομένων Shares είναι προσβάσιμη στην ιστοσελίδα:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος A – στοιχείο ιζ α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242
Παράρτημα IV – (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζα) μέγιστη μάζα για φορτηγό κατηγορίας N3 σε έναν εξαιρετικά βαρύ συνδυασμό που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο 2.7.2. στη χώρα ταξινόμησης του φορτηγού όταν το φορτηγό είναι συνδεδεμένο με ένα ή περισσότερα ημιρυμουλκούμενα/ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης·

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων απόδοσης εκπομπών CO ₂ για νέα βαρέα οχήματα και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 29.3.2023
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 29.3.2023
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Εξέταση στην επιτροπή	29.6.2023
Ημερομηνία έγκρισης	12.10.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 31 - : 3 0 : 4
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

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

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή