Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2024-2029

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Κλίματος και Ασφάλειας των Τροφίμων
Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών
Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2025/0422(COD)

26.6.2026

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ
1 - 170

Απλοποιημένη διαδικασία χωρίς σχέδιο έκθεσης (άρθρο 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/2144 και (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την απλούστευση των τεχνικών απαιτήσεων και τις διαδικασίες δοκιμών για μηχανοκίνητα οχήματα και για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Πρόταση κανονισμού
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Τροπολογία 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) ***Στην έκθεση Draghi του 2024*** για ***την ευρωπαϊκή*** ανταγωνιστικότητα[3] ***επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση*** των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4], (ΕΕ) 2018/858[5], (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ***επίσης ανέδειξε*** τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και κόστος που συνδέεται με τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. ***Με βάση τα ευρήματα αυτά, κρίνεται σκόπιμο*** να απλοποιηθούν ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.	(1) ***Στις πολιτικές κατευθύνσεις της*** για ***τη θητεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την περίοδο 2024-2029, η πρόεδρος κ. von der Leyen παρουσίασε ένα νέο όραμα για τη βιώσιμη ευημερία και*** ανταγωνιστικότητα ***της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης μιας συμφωνίας για καθαρή βιομηχανία με σκοπό τη στήριξη και τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών ώστε οι εταιρείες να επιτύχουν τους κοινούς μας στόχους. Με βάση τις ανταλλαγές απόψεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του στρατηγικού διαλόγου για το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας και την έρευνα που απέστειλε η Επιτροπή σε περισσότερα από 130 συμφεροντούχους, η Επιτροπή εντόπισε εννέα τροποποιήσεις*** των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4], (ΕΕ) 2018/858[5], (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***, οι οποίες ενδέχεται να μειώσουν*** τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και κόστος που συνδέεται με τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. ***Οι τροποποιήσεις αυτές αποσκοπούν στο*** να απλοποιηθούν ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων***, ούτε η ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες***.

3

https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

3

https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Τροπολογία 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Στην έκθεση Draghi του 2024 για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα[3] επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4] , (ΕΕ) 2018/858[5] , (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επίσης ανέδειξε ***τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και*** κόστος που συνδέεται με τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Με βάση τα ευρήματα αυτά, κρίνεται σκόπιμο να ***απλοποιηθούν*** ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων ***και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές***, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.	(1) Στην έκθεση Draghi του 2024 για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα[3] επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4] , (ΕΕ) 2018/858[5] , (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επίσης ανέδειξε ***την ανάγκη επαναξιολόγησης των διοικητικών διαδικασιών προκειμένου να μειωθεί το*** κόστος που συνδέεται με τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Με βάση τα ευρήματα αυτά, κρίνεται σκόπιμο να ***εξορθολογιστούν*** ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων ***και των επιβαινόντων τους, μεταξύ άλλων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και οι ασφαλείς συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en
4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI:	4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Τροπολογία 3
Philippe Olivier

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Στην έκθεση Draghi του 2024 για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα[3] επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4], (ΕΕ) 2018/858[5], (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επίσης ανέδειξε τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και κόστος που συνδέεται με τις	(1) Στην έκθεση Draghi του 2024 για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα[3] επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006[4], (ΕΕ) 2018/858[5], (ΕΕ) 2019/2144[6] και (ΕΕ) 2024/1257[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επίσης ανέδειξε τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και κόστος που συνδέεται με τις

απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Με βάση τα ευρήματα αυτά, κρίνεται σκόπιμο να απλοποιηθούν ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=el

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Με βάση τα ευρήματα αυτά ***και επιδιώκοντας αμείωτη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αυτοκινητοβιομηχανιών***, κρίνεται σκόπιμο να απλοποιηθούν ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=el

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του

Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ)

εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Αιτιολόγηση

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Τροπολογία 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(1α) Ενώ ορισμένες απαιτήσεις μπορούν να απλουστευθούν ώστε να αποφευχθούν περιττές επιβαρύνσεις και δαπάνες για τις επιχειρήσεις και τις αρχές, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, με τη θέσπιση αυστηρών και μακρόπνοων απαιτήσεων ασφάλειας, η ΕΕ είναι φορέας καθορισμού προτύπων που έχει θετικές επιπτώσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και στην ανταγωνιστικότητά του, ενισχύοντας τη φήμη των εμπορικών σημάτων της όσον αφορά την ασφάλεια και επηρεάζοντας σημαντικά τον διεθνή διάλογο για την τυποποίηση, ιδίως στην ΟΕΕ/ΗΕ. Αυτό θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά τη συζήτηση περαιτέρω απλουστεύσεων και παρεκκλίσεων από τις υφιστάμενες απαιτήσεις.

Or. en

Τροπολογία 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [8] ***τόνισε*** την ανάγκη να υπάρξει μια δέσμη μέτρων απλούστευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία***, που θα βελτιώνει τη συνοχή*** και ***τη συνέπεια*** μεταξύ των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων.	(2) Το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [8] ***αναγνώρισε ότι το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο προσφέρει προβλεψιμότητα και συμβάλλει στην επίτευξη των κοινών μας στόχων δημόσιας πολιτικής, ενώ παράλληλα ζητεί*** την ανάγκη να υπάρξει μια δέσμη μέτρων απλούστευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία ***με σκοπό τη βελτίωση της συνοχής*** και ***της συνέπειας*** μεταξύ των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων.
[8] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final].	[8] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final].

Or. en

Τροπολογία 6
Maria Grapini

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία[8]	(2) Το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία[8]

τόνισε την ανάγκη να υπάρξει μια δέσμη μέτρων απλούστευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία, που θα βελτιώνει τη συνοχή και τη συνέπεια μεταξύ των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων.	τόνισε την ανάγκη να υπάρξει μια δέσμη μέτρων απλούστευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία, που θα βελτιώνει τη συνοχή και τη συνέπεια μεταξύ των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων ***και θα ελαττώνει τον διοικητικό φόρτο***.
[8] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final].	[8] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final].

Or. ro

Τροπολογία 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(2α) Ο ταχύς ρυθμός της τεχνολογικής ανάπτυξης των συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης και η ανάγκη ύπαρξης εναρμονισμένου κανονιστικού πλαισίου απαιτούν την επικαιροποίηση και τον εξορθολογισμό του ισχύοντος πλαισίου τύπου. Για να καταστούν δυνατές οι επενδύσεις σε ευρεία κλίμακα, θα πρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να αυξηθούν τα κατώτατα όρια μικρών σειρών που περιορίζουν τον όγκο παραγωγής οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης και οι διαδικασίες έγκρισης τύπου θα πρέπει να καταστούν πιο προσαρμοστικές και διαβαθμισμένες ώστε να ανταποκρίνονται στις τεχνολογικές εξελίξεις. Τα πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα παράγουν τα σχετικά με την ασφάλεια επιχειρησιακά δεδομένα που είναι απαραίτητα για την

πλήρη έγκριση τύπου μόνο μέσω της ανάπτυξης σε πραγματικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να δημιουργηθεί, εντός του υφιστάμενου πλαισίου μικρών σειρών, ειδική ενδιάμεση έγκριση τύπου αναγνωρισμένη σε ολόκληρη την Ένωση, η οποία θα επιτρέπει τις δοκιμές και την εμπορική προεγκατάσταση αυτοματοποιημένων οχημάτων που υπόκεινται σε καθορισμένο τομέα επιχειρησιακού σχεδιασμού, υποχρεωτική παρακολούθηση κατά τη χρήση και περιορισμένη περίοδο ισχύος. Επιπλέον, προκειμένου να μειωθούν οι φραγμοί εισόδου για τους φορείς καινοτομίας που εστιάζουν στο λογισμικό και να προωθηθεί ένα ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό οικοσύστημα τεχνολογίας αυτοματοποιημένης οδήγησης, η υφιστάμενη διαδικασία έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια θα πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να επιτρέπει την ανεξάρτητη πιστοποίηση ενός βασικού οχήματος ως έτοιμου για σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS[1α]), επιβεβαιώνοντας ότι τα στοιχεία υλισμικού του πληρούν καθορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις, ώστε ένα μεταγενέστερο στάδιο έγκρισης να μπορεί να καλύπτει μόνο την ενσωμάτωση λογισμικού του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης.

[1α] Ορισμός βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1426 της Επιτροπής

Or. en

Τροπολογία 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(2β) Η απουσία εναρμονισμένων κανόνων για τη δοκιμή και την εγκατάσταση συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης στο δημόσιο οδικό δίκτυο έχει δημιουργήσει ένα κατακερματισμένο κανονιστικό περιβάλλον μεταξύ των κρατών μελών, αυξάνοντας το κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης και αποτρέποντας την κλιμάκωση. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν εναρμονισμένες ελάχιστες απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης, ώστε να διασφαλιστεί ότι, όταν ένα αυτοματοποιημένο ή πλήρως αυτοματοποιημένο όχημα έχει εγκριθεί για δοκιμή ή εγκατάσταση από ένα κράτος μέλος, ή στην περίπτωση διασυνοριακών κλινών δοκιμών που είναι απαραίτητες για την παραγωγή επιχειρησιακών δεδομένων για πλήρη ανάπτυξη και αποδοχή από το κοινό, η εν λόγω έγκριση αναγνωρίζεται σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης. Για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της εποπτείας, η εν λόγω αμοιβαία αναγνώριση των δοκιμών και της εγκατάστασης θα πρέπει να υποστηρίζεται και να συντονίζεται από εναρμονισμένο μηχανισμό για τη συλλογή και τη διαβίβαση επιχειρησιακών δεδομένων, τον οποίο θα διαχειρίζεται η Επιτροπή ή ορισθείς φορέας της Ένωσης. Επιπλέον, η καλά στοχευμένη και συντονισμένη δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για ιδιωτικές επενδύσεις, μειώνοντας τον τεχνολογικό κίνδυνο, οικοδομώντας την εμπιστοσύνη των επενδυτών και δημιουργώντας τις συνθήκες υπό τις οποίες τα ιδιωτικά κεφάλαια μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε εμπορικά σημαντική κλίμακα. Η συγκέντρωση της δημόσιας χρηματοδότησης της Ένωσης και των κρατών μελών σε περιορισμένο αριθμό διασυνοριακών πρωτοβουλιών υψηλού

δυναμικού και μεγάλης κλίμακας που ενσωματώνουν τεχνολογίες και συστήματα αυτόνομης οδήγησης, μεταξύ άλλων με μέσα όπως το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και άλλα μελλοντικά προγράμματα στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, είναι απαραίτητη για τη μεγιστοποίηση αυτού του αποτελέσματος μόχλευσης.

Or. en

Τροπολογία 9
Philippe Olivier

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(4) Αν και ο παρών κανονισμός έχει στόχο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η απλούστευση και ο εξορθολογισμός των τεχνικών απαιτήσεων, των διαδικασιών διενέργειας δοκιμών και οι κανόνες έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα στηρίζουν επίσης τον ευρύτερο στόχο της Ένωσης ***για την προώθηση της σταδιακής ενσωμάτωσης των υποψήφιων χωρών στην ενωσιακή αγορά***. Ο παρών κανονισμός, προωθώντας την κανονιστική σύγκλιση, την ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) και την συνεκτική εφαρμογή του ενωσιακού κεκτημένου, συμβάλλει στη μείωση των τεχνικών φραγμών του εμπορίου, στην ενίσχυση των ολοκληρωμένων αξιακών αλυσίδων της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και στη βελτίωση της ανθεκτικότητας και της ανταγωνιστικότητας του οικοσυστήματος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, χωρίς να επηρεάζει την αυτονομία ***της νομοθεσίας ή της*** λήψης αποφάσεων ***της***	(4) Αν και ο παρών κανονισμός έχει στόχο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η απλούστευση και ο εξορθολογισμός των τεχνικών απαιτήσεων, των διαδικασιών διενέργειας δοκιμών και οι κανόνες έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα στηρίζουν επίσης τον ευρύτερο στόχο της Ένωσης. Ο παρών κανονισμός, προωθώντας την κανονιστική σύγκλιση, την ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) και την συνεκτική εφαρμογή του ενωσιακού κεκτημένου, συμβάλλει στη μείωση των τεχνικών φραγμών του εμπορίου, στην ενίσχυση των ολοκληρωμένων αξιακών αλυσίδων της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και στη βελτίωση της ανθεκτικότητας και της ανταγωνιστικότητας του οικοσυστήματος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, χωρίς να επηρεάζει την αυτονομία ***και τη διαδικασία*** λήψης αποφάσεων ***των κρατών μελών***.

Ένωσης.

Or. fr

Αιτιολόγηση

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Τροπολογία 10
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(4α) Η διατήρηση του τρέχοντος χρονοδιαγράμματος για τη διόρθωση του συντελεστή χρηστικότητας (UF) τον Νοέμβριο του 2026 και τον Νοέμβριο του 2027 είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί ότι οι κανονισμοί για τις εκπομπές CO2, η φορολόγηση των οχημάτων και η ενημέρωση των καταναλωτών αντικατοπτρίζουν με ακρίβεια τις οδικές επιδόσεις των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη (PHEV). Ωστόσο, ακόμη και μετά τις διορθώσεις αυτές, τα πραγματικά δεδομένα δείχνουν ότι τα PHEV καταναλώνουν βενζίνη και εκπέμπουν 1,7 έως 2 φορές περισσότερο CO2 από ό,τι δείχνουν τα επίσημα στοιχεία. Ως εκ τούτου, από το 2030, ο συντελεστής χρηστικότητας θα πρέπει να επικαιροποιείται για τα νέα PHEV σύμφωνα με τα τελευταία δεδομένα του μετρητή κατανάλωσης καυσίμου επί του

οχήματος (OBFCM). Αρχής γενομένης από το εν λόγω έτος, ο UF θα πρέπει να επικαιροποιείται ετησίως με την εφαρμογή ειδικών ανά κατασκευαστή τιμών με βάση τις επιδόσεις κάθε κατασκευαστή που προκύπτουν από δεδομένα OBFCM.

Or. en

Τροπολογία 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(5) Για να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των οδηγών, η οδική ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[9] απαιτούν την εγκατάσταση ταχογράφου σε οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων με βάρος άνω των 3,5 τόνων. Ωστόσο, το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξαιρούν από την απαίτηση αυτή τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.	(5) Για να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των οδηγών, ***να ενισχυθεί*** η οδική ασφάλεια και ***να τονωθεί*** ο θεμιτός ανταγωνισμός, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[9] απαιτούν την εγκατάσταση ταχογράφου σε οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων με βάρος άνω των 3,5 τόνων***, ως βασικού εργαλείου επιβολής για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης***. Ωστόσο, το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξαιρούν από την απαίτηση αυτή τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006***, υπό την προϋπόθεση ότι οι εξαιρέσεις αυτές δεν θίγουν τους στόχους του άρθρου 1 του παρόντος κανονισμού, δηλαδή την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδίως των οδικών μεταφορών, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας και την προώθηση ενισχυμένων πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής από τα***

κράτη μέλη, καθώς και βελτιωμένων εργασιακών πρακτικών στον κλάδο των μεταφορών.

[9] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

[9] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Τροπολογία 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. ***Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί***	(6) Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. ***Ωστόσο, τα επαγγελματικά οχήματα άνω των 3,5 τόνων***

(ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.	***εξακολουθούν να συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια λόγω του βάρους τους και της πιθανής επίπτωσης σε σύγκρουση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Η επιβολή της χρήσης ταχογράφων για τα εν λόγω οχήματα μπορεί να συμβάλει στη μείωση αυτών των κινδύνων, ιδίως με την πρόληψη ατυχημάτων που σχετίζονται με την κόπωση και την προώθηση δίκαιων συνθηκών εργασίας. Επιπλέον, μολονότι ορισμένα ηλεκτρικά ημιφορτηγά ζυγίζουν επί του παρόντος πάνω από 3,5 τόνους, υπάρχει μεγάλη δυνατότητα μείωσης του βάρους των ηλεκτρικών ημιφορτηγών χάρη στις εξελίξεις στον σχεδιασμό των μπαταριών και στη χρήση ελαφρών υλικών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να δοθούν κίνητρα για ταχύτερη μετάβαση σε ελαφρύτερα ηλεκτρικά ημιφορτηγά, τα οποία θα προσφέρουν επίσης περαιτέρω οφέλη στους χρήστες όσον αφορά τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και, με τη σειρά τους, τη μείωση του κόστους φόρτισης, ευρύτερα κοινωνικά οφέλη όσον αφορά τις χαμηλότερες επιπτώσεις στις οδικές υποδομές και οφέλη για την οδική ασφάλεια όσον αφορά τη μείωση των επιπτώσεων των συγκρούσεων.***
	Or. en

Τροπολογία 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) ***Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ.***	(6) ***Το όριο των 3,5 τόνων πάνω από το οποίο εφαρμόζονται οι κανόνες για τους ταχογράφους θεσπίστηκε πριν από την ευρεία εισαγωγή υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφάλειας και εκπομπών που είναι πλέον εγκατεστημένος στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ο εξοπλισμός***

165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.

αυτός μπορεί να μειώσει το ωφέλιμο φορτίο και να οδηγήσει σε σύγχρονα ημιφορτηγά διαφορετικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης που υπερβαίνουν το εν λόγω όριο, ακόμη και αν εκτελούν τα ίδια εθνικά καθήκοντα μεταφοράς με τα ελαφρά οχήματα. Επιπλέον, η Ένωση έχει αναγνωρίσει τους 4,25 τόνους ως κατάλληλο όριο για την εν λόγω κατηγορία οχημάτων στην οδηγία (ΕΕ) 2025/2205, η οποία επιτρέπει στους κατόχους άδειας κατηγορίας Β να οδηγούν τα εν λόγω οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να ευθυγραμμιστούν τα σχετικά όρια στον παρόντα κανονισμό, διατηρώντας παράλληλα τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών για τις εθνικές μεταφορές.

Or. en

Τροπολογία 14
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Λόγω του βάρους της ***μπαταρίας, τα ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που διαθέτουν μπαταρία μπορεί*** να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014***, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με*** τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για***	(6) Λόγω του βάρους της ***ισχύουσας υποχρεωτικής ασφάλειας στα*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα***, τείνουν*** να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014***. Ανεξάρτητα από τον τύπο οδήγησης, το καθεστώς των βαρέων φορτηγών θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο για*** τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***από τους 4,25 τόνους και μετά***.

τους κατασκευαστές οχημάτων και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.

Or. en

Τροπολογία 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) ***Λόγω του βάρους της μπαταρίας,*** τα ***ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014***, αν και ***υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης*** με τα ελαφρά ***επαγγελματικά*** οχήματα ***που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για τους κατασκευαστές*** οχημάτων ***και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία***.	(6) ***Το όριο των 3,5 τόνων πάνω από το οποίο εφαρμόζονται οι κανόνες για τους ταχογράφους προηγείται του υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφάλειας και εκπομπών που είναι πλέον εγκατεστημένος σε όλα*** τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα***, γεγονός που μειώνει σημαντικά το ωφέλιμο φορτίο και ωθεί τα σύγχρονα ημιφορτηγά κάθε συστήματος μετάδοσης ισχύος πάνω από το εν λόγω όριο***, αν και ***εκτελούν τα ίδια εθνικά καθήκοντα*** με τα ελαφρά οχήματα***. Επιπλέον, η Ένωση έχει ήδη αναγνωρίσει τους 4,25 τόνους ως το κατάλληλο όριο για την εν λόγω κατηγορία*** οχημάτων ***στην οδηγία (ΕΕ) 2025/2205, η οποία επιτρέπει στους κατόχους άδειας κατηγορίας Β να οδηγούν τα εν λόγω οχήματα***. ***Δεν είναι συνεπές να διατηρηθεί ένα όριο ταχογράφου 3,5 τόνων το οποίο η Ένωση έχει ουσιαστικά εγκαταλείψει αλλού, και ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμίσει τα εν λόγω όρια.***

Or. en

Τροπολογία 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ***συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση*** του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.	(6) Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ***μπορεί να θέσει πρόσθετες απαιτήσεις και να συμβάλει στην επιβράδυνση της αύξησης*** του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.

Or. en

Τροπολογία 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα	***διαγράφεται***

ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.

Or. en

Τροπολογία 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) ***Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που διαθέτουν μπαταρία και δεν***	(7) ***Τα*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***στη ζώνη των 3,5 έως 4,25 τόνων χρησιμοποιούνται κυρίως από μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και επαγγελματίες που μεταφέρουν εργαλεία και υλικά στις εθνικές μεταφορές. Οι υποχρεώσεις ταχογράφου επιβάλλουν επαναλαμβανόμενες διοικητικές δαπάνες***

υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.	***και δαπάνες εξοπλισμού που είναι δυσανάλογες για τις εν λόγω λειτουργίες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων στην εν λόγω ζώνη μάζας, όταν η μεταφορά δεν πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτου, αλλά για ίδιο λογαριασμό της εταιρείας ή του οδηγού, και όταν η οδήγηση δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του προσώπου που οδηγεί το όχημα, ανεξάρτητα από τον τύπο πρόωσης, έτσι ώστε η εξαίρεση να ακολουθεί τη λειτουργία και τη μάζα του οχήματος και όχι το σύστημα μετάδοσης ισχύος του και να μην θέτει αυθαίρετα σε μειονεκτική θέση τα συμβατικά ή υβριδικά οχήματα που εκτελούν πανομοιότυπα καθήκοντα.***

Or. en

Τροπολογία 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να ***καταργηθεί η*** απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ***ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν*** τους 4,25 τόνους.	(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, ***τα κράτη μέλη*** θα πρέπει να ***είναι σε θέση να καταργήσουν την*** απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου ***για*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει*** τους 4,25 τόνους***, ανεξάρτητα από τον τύπο πρόωσής τους, όταν τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εθνικές μεταφορές***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η εξαίρεση αυτή αναμένεται να μειώσει τον δυσανάλογο διοικητικό φόρτο για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τους εμπόρους, αφήνοντας παράλληλα άθικτους τους υφιστάμενους εθνικούς κανόνες κυκλοφορίας, τις εξουσίες επιβολής και τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας.

Τροπολογία 21
Philippe Olivier

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.	(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί***, σε εθνικό επίπεδο,*** η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους***, αλλά θα πρέπει να ισχύει όταν τα οχήματα της εν λόγω κατηγορίας χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων***.

Or. fr

Αιτιολόγηση

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Τροπολογία 22
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου ***στα ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ***διαθέτουν μπαταρία και*** δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.	(7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου ***σε όλα τα*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.

Or. en

Τροπολογία 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(7α) Οι ευφυείς ταχογράφοι μπορούν να συμβάλουν στην επιχειρησιακή αποδοτικότητα των χρηστών οχημάτων, όχι μόνο ως βασικό μέσο για την επιβολή των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, αλλά και για την παροχή ασφαλούς και αξιόπιστης πηγής δεδομένων που θα επιτρέπει αποτελεσματικότερες πρακτικές εφοδιαστικής και διαχείρισης του στόλου, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης του σχεδιασμού, της παρακολούθησης και της κατανομής των πόρων.

Or. en

Τροπολογία 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(7β) Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ρόλος των ταχογράφων ως βασικού μέσου για την επιβολή των κανόνων της Ένωσης σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, υποστηρίζοντας έτσι την ομοιόμορφη επιβολή, τον θεμιτό ανταγωνισμό και την προστασία των εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση, βασίζεται στη διαλειτουργικότητα μεταξύ των ταχογράφων και του εξοπλισμού και των συστημάτων που χρησιμοποιούν οι αρχές επιβολής του νόμου.

Or. en

Τροπολογία 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ***ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές. ***Η εξαίρεση αυτή αφορά μόνο την υποχρέωση καταγραφής και καταργεί τον διπλό διοικητικό φόρτο για τους φορείς εκμετάλλευσης, ιδίως τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τους εμπόρους. Δεν επηρεάζει τις προθεσμίες εργασίας της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, ούτε τις απαιτήσεις ταχογράφου που ισχύουν για τις διεθνείς μεταφορές και τις ενδομεταφορές με οχήματα άνω των 2,5 τόνων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054. Η εξαίρεση δεν θίγει επίσης τους εθνικούς κανόνες οδικής***

κυκλοφορίας και τις εξουσίες επιβολής.

Or. en

Τροπολογία 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ***ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά*** οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές. ***Η εξαίρεση αυτή αφορά μόνο την υποχρέωση καταγραφής και σε καμία περίπτωση δεν αποδυναμώνει την προστασία των οδηγών. Οι προθεσμίες εργασίας της οδηγίας 2002/15/ΕΚ εξακολουθούν να ισχύουν πλήρως για όλους τους ενδιαφερόμενους οδηγούς, και οι διεθνείς μεταφορές και οι ενδομεταφορές με οχήματα άνω των 2,5 τόνων εξακολουθούν να υπόκεινται στις απαιτήσεις ταχογράφου του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054. Ως εκ τούτου, η εξαίρεση καταργεί τον διπλό διοικητικό φόρτο χωρίς να μειώνει τις υφιστάμενες κοινωνικές διασφαλίσεις ή τις διασφαλίσεις οδικής ασφάλειας.***

Or. en

Τροπολογία 29
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ***ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά*** οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές. ***Η εξαίρεση αυτή αφορά μόνο την υποχρέωση καταγραφής και σε καμία περίπτωση δεν αποδυναμώνει την προστασία των οδηγών. Οι προθεσμίες εργασίας της οδηγίας 2002/15/ΕΚ εξακολουθούν να ισχύουν πλήρως για όλους τους ενδιαφερόμενους οδηγούς, και οι διεθνείς μεταφορές και οι ενδομεταφορές με οχήματα άνω των 2,5 τόνων εξακολουθούν να υπόκεινται στις απαιτήσεις ταχογράφου του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054. Ως εκ τούτου, η εξαίρεση καταργεί τον διπλό διοικητικό φόρτο χωρίς να μειώνει τις υφιστάμενες κοινωνικές διασφαλίσεις ή τις διασφαλίσεις οδικής ασφάλειας.***

Or. en

Τροπολογία 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) ***Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής***, η ***εξαίρεση*** θα πρέπει να εφαρμόζεται ***μόνο*** στα ***ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που*** χρησιμοποιούνται ***αποκλειστικά*** στις εγχώριες μεταφορές.	(8) ***Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να διευκολυνθεί η διασυνοριακή κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών N2 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους***, η ***εφαρμογή της εξαίρεσης*** θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ελαφρά

επαγγελματικά οχήματα ***μηδενικών εκπομπών N2 βάρους μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, ανεξάρτητα από το αν*** χρησιμοποιούνται στις εγχώριες ***ή διασυνοριακές*** μεταφορές.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ τιμωρεί τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (3,5-4,25 τόνων), διότι το βάρος της μπαταρίας τους τα υποβάλλει σε απαιτήσεις ταχογράφου και περιορισμού της ταχύτητας, ώστε να διαφεύγουν τα αντίστοιχα ημιφορτηγά που κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Η διαφορά αυτή εμποδίζει την υιοθέτηση μηδενικών εκπομπών από τις ΜΜΕ, βλάπτει την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών και υπονομεύει τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα. Για να διορθωθεί αυτό και να προωθηθούν καθαρότερες μεταφορές, το κείμενο προτείνει να εξαιρεθούν αυτά τα οχήματα μηδενικών εκπομπών N2 από τις εν λόγω απαιτήσεις και να αρθούν οι αυστηροί περιφερειακοί περιορισμοί στις μεταφορές.

Τροπολογία 31
Maria Grapini

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται ***μόνο*** στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.	(8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες ***και μη*** μεταφορές.

Or. ro

Τροπολογία 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(9) Για να μειωθεί η επιβάρυνση που συνεπάγονται η εγκατάσταση και η χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(9) Για να μειωθεί η επιβάρυνση που συνεπάγονται***η*** εγκατάσταση και ***η*** χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.	(9) Για να μειωθεί η επιβάρυνση που συνεπάγονται ***οι κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και για την*** εγκατάσταση και ***τη*** χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του

εν λόγω κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(9) Για να ***μειωθεί η επιβάρυνση που συνεπάγονται η*** εγκατάσταση και ***η*** χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.	(9) Για να ***εξασφαλιστεί νομική σαφήνεια σχετικά με την*** εγκατάσταση και ***τη*** χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επιτρέπει την έγκριση τύπου	(10) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επιτρέπει την έγκριση τύπου

μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την ηχοστάθμη και τα ακουστικά συστήματα προειδοποίησης οχημάτων είτε μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[10] είτε μέσω των κανονισμών του ΟΗΕ, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών αριθ. 138[11] , αριθ. 51[12] και αριθ. 59[13] της ΟΗΕ/ΕΕ. Το παράλληλο αυτό σύστημα εγκυμονεί κινδύνους κατακερματισμού της αγοράς. Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 κατέστη παρωχημένος λόγω της έλλειψης επικαιροποιήσεων σε σύγκριση με τους τρεις προαναφερόμενους κανονισμούς της ΟΗΕ/ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί ένα συνεκτικό πλαίσιο και η πλήρης ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς του ΟΗΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 θα πρέπει να καταργηθεί και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπει μόνο τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς του ΟΗΕ.

μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την ηχοστάθμη και τα ακουστικά συστήματα προειδοποίησης οχημάτων είτε μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[10] είτε μέσω των κανονισμών του ΟΗΕ, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών αριθ. 138[11] , αριθ. 51[12] και αριθ. 59[13] της ΟΗΕ/ΕΕ. Το παράλληλο αυτό σύστημα εγκυμονεί κινδύνους κατακερματισμού της αγοράς. Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 κατέστη παρωχημένος λόγω της έλλειψης επικαιροποιήσεων σε σύγκριση με τους τρεις προαναφερόμενους κανονισμούς της ΟΗΕ/ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί ένα συνεκτικό πλαίσιο και η πλήρης ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς του ΟΗΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 θα πρέπει να καταργηθεί και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπει μόνο τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς του ΟΗΕ. ***Η ευθυγράμμιση αυτή δεν θα πρέπει να οδηγεί σε μείωση του επιπέδου προστασίας από τον θόρυβο που εκπέμπεται από τις μεταφορές ούτε να εμποδίζει την Ένωση να θεσπίζει αυστηρότερες απαιτήσεις, όπου είναι αναγκαίο, για την προστασία της δημόσιας υγείας, των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και του αστικού περιβάλλοντος.***

[10] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Κανονισμός αριθ. 138 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις

[10] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Κανονισμός αριθ. 138 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις

έγκρισης των αθόρυβων οχημάτων οδικών μεταφορών όσον αφορά τη μειωμένη ακουστότητά τους [2017/71] [ΕΕ L 9 της 13.1.2017, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Κανονισμός αριθ. 51 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων τεσσάρων τουλάχιστον τροχών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου [2018/798] (ΕΕ L 138 της 4.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Κανονισμός αριθ. 59 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ανταλλακτικών σιγαστήρων [2025/844] (ΕΕ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

έγκρισης των αθόρυβων οχημάτων οδικών μεταφορών όσον αφορά τη μειωμένη ακουστότητά τους [2017/71] [ΕΕ L 9 της 13.1.2017, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Κανονισμός αριθ. 51 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων τεσσάρων τουλάχιστον τροχών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου [2018/798] (ΕΕ L 138 της 4.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Κανονισμός αριθ. 59 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ανταλλακτικών σιγαστήρων [2025/844] (ΕΕ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Τροπολογία 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Η διαθεσιμότητα και η οικονομική προσιτότητα των υποδομών επαναφόρτισης σε όλα τα κράτη μέλη αποτελούν βασικούς καθοριστικούς παράγοντες για την υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων από τους Ευρωπαίους πολίτες και τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, καθώς επηρεάζουν σημαντικά τις αγοραστικές αποφάσεις των καταναλωτών. Ως εκ τούτου, οι επενδύσεις σε εκτεταμένες και διαλειτουργικές υποδομές επαναφόρτισης είναι απαραίτητες για την ευρύτερη ανάπτυξη της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, καθώς και για την ενίσχυση της ηλεκτρικής χρήσης υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, στηρίζοντας

έτσι την επιδιωκόμενη συμβολή τους στη μείωση των εκπομπών CO2. Απαιτούνται επαρκείς υποδομές επαναφόρτισης σε ολόκληρη την Ένωση για τη διασφάλιση της ευκολίας των καταναλωτών, τη διευκόλυνση της διασυνοριακής κινητικότητας και τη στήριξη της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Or. en

Τροπολογία 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Τα οχήματα που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες κανονιστικές απαιτήσεις κατά τον χρόνο παραγωγής τους δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε επακόλουθους περιορισμούς όσον αφορά την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση τους σε κυκλοφορία αποκλειστικά λόγω της έναρξης ισχύος νέων τεχνικών απαιτήσεων, οι οποίες δεν επηρεάζουν την εφαρμογή μέτρων διασφάλισης ή διορθωτικών μέτρων σε περιπτώσεις όπου τα οχήματα παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, ούτε θα πρέπει να εμποδίζουν τη λήψη μελλοντικών μέτρων βάσει δεόντως αιτιολογημένων αποδεικτικών στοιχείων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός της αγοράς και ο διοικητικός φόρτος που προκύπτει από τις μη εναρμονισμένες εθνικές διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς, όπως οι διαφορετικοί μηχανισμοί ποσοστώσεων ή καταληκτικών ημερομηνιών, το πλαίσιο καταχώρισης θα πρέπει να απλουστευθεί. Οι ισχύουσες διαδικασίες δημιουργούν περιττή γραφειοκρατία τόσο για τον

κλάδο όσο και για τις εθνικές αρμόδιες αρχές. Ως εκ τούτου, εάν η ημερομηνία παραγωγής ενός οχήματος προηγείται της εφαρμογής νέας νομικής απαίτησης, το πιστοποιητικό συμμόρφωσής του θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ, εξαλείφοντας έτσι την ανάγκη για επαχθείς διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς.

Τροπολογία 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η	(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία ***και αποτελεί αναγκαίο πρώτο βήμα για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης σημείων αμφίδρομης επαναφόρτισης. Ταυτόχρονα, οι μπαταρίες στα ηλεκτρικά οχήματα προσφέρουν μεγάλες δυνατότητες για προσωρινή αποθήκευση και επιστροφή στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μέσω αμφίδρομης επαναφόρτισης, όταν δεν χρειάζεται από τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά***. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις

διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής] ***ή το αναθεωρημένο πλαίσιο για τα όργανα μέτρησης (οδηγία (ΕΕ) 2026/706 [15α]). Για τους σκοπούς της αμφίδρομης επαναφόρτισης, η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 [15β] (RED III) και το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [15γ] (κανονισμός για τις μπαταρίες) απαιτούν από τα οχήματα να καταγράφουν τα δεδομένα που πρέπει να διαθέτουν οι κατασκευαστές***. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος***, διασφαλίζοντας παράλληλα συνέπεια με τις απαιτήσεις της οδηγίας RED III, του κανονισμού για τις μπαταρίες και του κανονισμού για τα δεδομένα [15δ]***.

---

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις

απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15α] Οδηγία (ΕΕ) 2020/706 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2026 για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/32/ΕΕ όσον αφορά τα συστήματα μετρήσεων για τον εξοπλισμό τροφοδοσίας ηλεκτρικών οχημάτων και τις αντλίες συμπιεσμένου αερίου και τους μετρητές ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου και τα θερμιδόμετρα (ΕΕ L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15β] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15γ] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L 191 της 28.7.2023, σ. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15δ] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 (κανονισμός για τα δεδομένα) (ΕΕ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj

).

Or. en

Τροπολογία 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς ***η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και*** ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να ***καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο»***, τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του	(11) Καθώς ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να ***καταστεί δυνατή η διαλειτουργική ευφυής επαναφόρτιση***, τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει

ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος. ***Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να περιορίζεται στη φυσική σύνδεση και στο πρωτόκολλο επικοινωνίας για μονοκατευθυντική ευφυή επαναφόρτιση —ποιος ρευματολήπτης, ποιο καλώδιο και ποια μορφή επικοινωνίας— και θα πρέπει να βασίζεται στα πρότυπα που έχουν ήδη επιλεγεί από την Ένωση δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, ιδίως στο συνδυασμένο σύστημα φόρτισης και, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, στο σύστημα φόρτισης μεγαβάτ. Κάθε συμμετοχή σε υπηρεσίες μεταφοράς ενέργειας από όχημα προς δίκτυο ή σε υπηρεσίες αμφίδρομης μεταφοράς ενέργειας θα πρέπει να παραμένει εθελοντική και να απαιτεί τη ρητή και ανακλητή συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του οχήματος· η εξουσιοδότηση δεν θα πρέπει να δημιουργεί έμμεσες υποχρεώσεις για τους ιδιοκτήτες οχημάτων όσον αφορά την κοινοχρησία δεδομένων ή τη συμμετοχή σε συστήματα εξισορρόπησης δικτύου.***

---

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Τροπολογία 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. ***Συνάγεται ότι,*** για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα ***μεταξύ οχημάτων***, ***των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί*** η Επιτροπή ***με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις*** όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των	(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα, η Επιτροπή ***θα πρέπει να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων*** όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών

αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος. ***Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη θα πρέπει επίσης να προσδιορίζει χαρακτηρισμό έτοιμο για V2G που θα περιλαμβάνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης των οχημάτων, καθώς και αντίστοιχη μεθοδολογία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη θα πρέπει να εκδοθεί εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα έγκαιρο και συνεκτικό ενωσιακό πλαίσιο.***

---

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Τροπολογία 41
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης	(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης

και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-

και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος. ***Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να περιορίζεται στη φυσική σύνδεση και στο πρωτόκολλο επικοινωνίας.***

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Τροπολογία 42
Maria Grapini

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής[14] και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής[15]]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να	(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής[14] και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής[15]]. ***Η έλλειψη εναρμονισμένης προσέγγισης ενδέχεται να οδηγήσει στον κατακερματισμό της ενιαίας αγοράς και σε άνισους όρους για***

καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

τους χρήστες. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

---

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Τροπολογία 43
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να ***εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον*** κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.	(11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδίκων δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388[14] της Επιτροπής και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631[15] της Επιτροπής]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να ***προβλεφθεί στον*** κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ***μια χρονικά δεσμευτική απαίτηση για την Επιτροπή*** να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Τροπολογία 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(11α) Η διαλειτουργικότητα που καθίσταται δυνατή βάσει του παρόντος κανονισμού συνδέει τα οχήματα μόνιμα και αμφίδρομα με τις υποδομές επαναφόρτισης και το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και, ως εκ τούτου, καθιστά την κυβερνοασφάλεια των συνδεδεμένων οχημάτων αναπόσπαστο μέρος της ασφάλειας του ίδιου του ενεργειακού συστήματος. Τα οχήματα που επικοινωνούν συνεχώς με εξωτερικούς διακομιστές και λαμβάνουν ενημερώσεις λογισμικού με ασύρματο τρόπο εγείρουν, όσον αφορά την ασφάλεια, τα ίδια ερωτήματα που έχουν ήδη εξεταστεί για τον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών και ενεργειακών υποδομών μέσω της εργαλειοθήκης κυβερνοασφάλειας 5G, η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τους προμηθευτές υψηλού

κινδύνου από κρίσιμες λειτουργίες βάσει συντονισμένης εκτίμησης κινδύνου και όχι με κατηγορηματικό αποκλεισμό για λόγους προέλευσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την ανάγκη για ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για την κυβερνοασφάλεια των συνδεδεμένων οχημάτων, με βάση τη λογική βάσει κινδύνου της εν λόγω εργαλειοθήκης, και να υποβάλει πρόταση, κατά περίπτωση. Εν αναμονή ενός τέτοιου πλαισίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρούν την αρμοδιότητα να λαμβάνουν αναλογικά μέτρα όταν αυτό δικαιολογείται από κρίσιμες περιπτώσεις χρήσης, όπως η εγγύτητα σε αμυντικές εγκαταστάσεις, κρίσιμες εθνικές υποδομές ή στόλους της δημόσιας διοίκησης.

Or. en

Τροπολογία 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(11α) Η εισαγωγή πρόσθετων δυνατοτήτων ευελιξίας όσον αφορά τη συμμόρφωση στο πλαίσιο των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα [αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/63] θα επιτρέψει τη συνέχιση της χρήσης κινητήρων εσωτερικής καύσης. Αυτές οι δυνατότητες ευελιξίας δεν θα πρέπει να αποδυναμώνουν τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα, την ποιότητα του αέρα και τη δημόσια υγεία. Προκειμένου να διατηρηθεί η συνοχή μεταξύ των προτύπων CO_2 και των ενωσιακών κανόνων έγκρισης τύπου, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει αν ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 (πλαίσιο

Euro 7) εξακολουθεί να είναι αποτελεσματικός όσον αφορά τη στήριξη της μετάβασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω αυστηρών απαιτήσεων για τις εκπομπές ρύπων, τη μακροβιότητα της μπαταρίας και τις επιδόσεις των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες. Όταν η εν λόγω αξιολόγηση εντοπίζει κινδύνους καθυστέρησης των μειώσεων των εκπομπών λόγω των δυνατοτήτων κανονιστικής ευελιξίας, παράτασης της χρήσης πιο ρυπογόνων οχημάτων ή υπονόμευσης του στόχου της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για την ενίσχυση του πλαισίου Euro 7.

Or. en

[Κανονισμός (ΕΕ) 2019/63, κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257]

Τροπολογία 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές ***προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (***μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος*** για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών ***CO2*** των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση ***χώρου*** στάθμευσης) ***οφέλη***, που να συνάδουν με τους κανόνες περί	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές ***απαιτεί ρυθμιστικά πλαίσια που παρέχουν κίνητρα για πραγματικές μειώσεις των εκπομπών, διατηρώντας παράλληλα την τεχνολογική ουδετερότητα, τις επιλογές των καταναλωτών και την οικονομικά προσιτή κινητικότητα.*** Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (***μεγαλύτερες μεταβατικές περίοδοι*** για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών ***CO_2*** των οχημάτων), φορολογικά ***μέτρα*** (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά ***μέτρα*** (όπως κράτηση ***χώρων*** στάθμευσης), που να συνάδουν με τους

κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να ***συμβάλουν ώστε*** τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα ***να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων***. Συνεπώς, ***κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία*** οχημάτων ***M1***.

κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να ***στηρίξουν τη διείσδυση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών υψηλής απόδοσης στην αγορά. Κατά τον σχεδιασμό των εν λόγω μέτρων, θα πρέπει να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη αντικειμενικά κριτήρια σχετικά με τις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας, του βάρους του οχήματος και της τεχνολογικής απόδοσης. Το μικρό μέγεθος δεν μεταφράζεται εγγενώς σε χαμηλότερο κόστος αγοράς ή λειτουργίας.*** Τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα ***χρησιμοποιούνται κυρίως ως δεύτερα αυτοκίνητα, ενώ τα νοικοκυριά χαμηλότερου εισοδήματος βασίζονται γενικά στην αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και συχνά αντιμετωπίζουν περιορισμένη πρόσβαση σε υποδομές επαναφόρτισης, και πολλά νοικοκυριά, ιδίως οικογένειες, εξαρτώνται από οχήματα που παρέχουν επαρκή χωρητικότητα επιβατών, χώρο αποσκευών και αυτονομία για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών κινητικότητάς τους***. Συνεπώς, ***ο στόχος της οικονομικά προσιτής και βιώσιμης κινητικότητας δεν θα πρέπει να περιορίζεται στην προώθηση μικρότερων οχημάτων, αλλά θα πρέπει επίσης να στηρίζει τα μεγαλύτερα οικογενειακά οχήματα όταν επιτυγχάνουν υψηλό επίπεδο ενεργειακής απόδοσης. Ως εκ τούτου, η ρυθμιστική διαφοροποίηση θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικές και μετρήσιμες παραμέτρους που σχετίζονται με τις εκπομπές, ιδίως την ενεργειακή απόδοση. Μια τέτοια προσέγγιση θα ενθάρρυνε πραγματικές μειώσεις των εκπομπών CO_2, θα προωθούσε τεχνολογικά ουδέτερη καινοτομία και θα ενίσχυε τα κίνητρα για συνεχείς βελτιώσεις της απόδοσης σε όλα τα τμήματα των*** οχημάτων. ***Αντιθέτως, τα κριτήρια που βασίζονται στο μήκος του οχήματος μπορεί να παρέχουν κίνητρα για ήσσονος σημασίας προσαρμογές των διαστάσεων για την απόκτηση ρυθμιστικών πλεονεκτημάτων, ενώ***

παράλληλα δεν παρέχουν άμεση ανταμοιβή για τη βελτίωση της τεχνολογικής αποδοτικότητας και της οικονομικής προσιτότητας.

Or. en

Τροπολογία 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ***ηλεκτρικά*** οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ***ηλεκτρικών*** οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό ***την υπάρχουσα κατηγορία*** οχημάτων M1.	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, ***με στόχο την τεχνολογική ουδετερότητα***, είναι ανάγκη τα οχήματα ***μηδενικών εκπομπών και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα*** να γίνουν πιο προσιτά ***και να επεκταθεί το φάσμα των τεχνολογιών που διατίθενται στην αγορά για την προώθηση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, των οχημάτων με κυψέλες καυσίμου και άλλων υδρογονοκίνητων οχημάτων, καθώς και των οχημάτων με κινητήρα καύσης ή των υβριδικών οχημάτων που λειτουργούν αποκλειστικά με καύσιμο ουδέτερο ως προς το CO_2***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά.

Ωστόσο, ***μολονότι η έννοια των οχημάτων μηδενικών εκπομπών εισάγεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631,*** στο πλαίσιο ***της ενωσιακής*** έγκρισης τύπου ***οχημάτων*** δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών οχημάτων ***μηδενικών εκπομπών***. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί ***νέα*** υποκατηγορία ***οχημάτων μηδενικών εκπομπών*** υπό ***τις υπάρχουσες κατηγορίες*** οχημάτων M1 ***και N1***. ***Ο ορισμός του «μικρού οχήματος μηδενικών εκπομπών» ως υποκατηγορίας των κατηγοριών οχημάτων M1 και N1 στον παρόντα κανονισμό συνδέεται με τον ορισμό των οχημάτων μηδενικών εκπομπών ή με διατάξεις σχετικά με τα υπερμόρια βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ή με απαιτήσεις χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στο πλαίσιο των καθεστώτων δημόσιων συμβάσεων και δημόσιας στήριξης, και, κατά περίπτωση, με επακόλουθες αλλαγές στις διατάξεις για την έγκριση τύπου. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση νομοθετικών εξελίξεων στους εν λόγω τομείς, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τις αποτυπώνει στους κανόνες έγκρισης τύπου μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.***

Or. en

Τροπολογία 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων

υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (***μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις,*** στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

υψηλότερων κατηγοριών***, η οποία συνέβαλε επίσης στην ευρύτερη τάση για μεγαλύτερα και βαρύτερα οχήματα στους δρόμους***. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, ***να διευρυνθεί ο αντίκτυπός της και να διασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά,*** είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά ***για τους καταναλωτές. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην προώθηση μικρότερων και πιο οικονομικά προσιτών ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθούν να συνάδουν με τους στόχους της Ένωσης για την ασφάλεια, μεταξύ άλλων όσον αφορά την προστασία των επιβατών και των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά ***και να ενισχύσουν την εμπιστοσύνη των καταναλωτών***. ***Για την προστασία των θέσεων εργασίας, των δεξιοτήτων και της βιομηχανικής προστιθέμενης αξίας εντός της ΕΕ, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους κατασκευαστές να επενδύσουν σε μικρά ηλεκτρικά οχήματα, μεταξύ άλλων δίνοντας προτεραιότητα στο περιεχόμενο «Made in EU» στις δημόσιες συμβάσεις και στην απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) XXXX/XXXX*** [15ε] ***[πρόταση σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου μέτρων για την επιτάχυνση της βιομηχανικής ικανότητας και την απανθρακοποίηση σε στρατηγικούς τομείς] (πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής)***. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την

υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1**,** ***προκειμένου να αποσαφηνιστεί το κανονιστικό πλαίσιο, να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω μέτρων και να διασφαλιστεί η συνοχή της εσωτερικής αγοράς***.

_____

[15ε] Κανονισμός (ΕΕ) XXXX/XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [...], σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου μέτρων για την επιτάχυνση της βιομηχανικής ικανότητας και την απανθρακοποίηση σε στρατηγικούς τομείς και σχετικά με την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1724, (ΕΕ) 2024/1735 και (ΕΕ) 2024/3110 (ΕΕ...).

Or. en

Τροπολογία 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ***ηλεκτρικών*** οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ***ηλεκτρικά*** οχήματα να γίνουν ***πιο προσιτά***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση,	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ***προσιτά*** οχήματα ***χαμηλών εκπομπών*** να γίνουν ***ευρύτερα διαθέσιμα***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση,

μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ***ηλεκτρικά*** οχήματα να γίνουν πιο προσιτά***. Ωστόσο***, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ***ηλεκτρικών*** οχημάτων***. Συνεπώς***, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά οχήματα ***χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται στην Ένωση*** να γίνουν πιο προσιτά***. Ο στόχος της οικονομικής προσιτότητας εξυπηρετείται καλύτερα με τον καθορισμό της υποκατηγορίας με αναφορά στις επιδόσεις εκπομπών του οχήματος και όχι σε μία μόνο τεχνολογία πρόωσης. Ως εκ τούτου***, ***η επιλεξιμότητα θα πρέπει να καλύπτει όλα τα οχήματα που χαρακτηρίζονται ως οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που κινούνται με ανανεώσιμα καύσιμα κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 22α της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, όπως τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 33 της εν λόγω οδηγίας και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36 της εν λόγω οδηγίας, ανεξάρτητα από τον τύπο πρόωσής τους. Δεδομένου ότι*** στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των ***εν λόγω*** μικρών οχημάτων, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1. ***Για να διασφαλιστεί ότι τα οφέλη που συνδέονται με την εν λόγω υποκατηγορία στηρίζουν την ευρωπαϊκή κατασκευή, η επιλεξιμότητα θα πρέπει να εξαρτάται από την ενωσιακή προέλευση του οχήματος. Τα κριτήρια για τον προσδιορισμό της καταγωγής της Ένωσης για τους σκοπούς της εν λόγω υποκατηγορίας θα πρέπει να θεσπιστούν με νομοθετική πράξη που θα εκδοθεί σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που θα καθοριστεί βάσει του κανονισμού [πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής, 2026/0068 (COD)].***

Or. en

Τροπολογία 50
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ***ηλεκτρικά*** οχήματα να γίνουν ***πιο*** προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα οχήματα ***χαμηλών εκπομπών*** να γίνουν προσιτά***, με τη διασφάλιση της τεχνολογικής ουδετερότητας***. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

Or. en

Τροπολογία 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (***μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις,*** στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων (στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

Or. en

Τροπολογία 52
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων	(12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων

(***μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις,*** στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

(στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO2 των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

Or. en

Τροπολογία 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Ο συντελεστής χρηστικότητας είναι η παραδοχή που χρησιμοποιείται στο δίκαιο της Ένωσης για τον προσδιορισμό του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο ένα υβριδικό ηλεκτρικό όχημα με ρευματολήπτη κινείται ηλεκτρικά. Η αναθεώρηση που εφαρμόζεται από το 2027 βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/443 της Επιτροπής θα μειώσει σημαντικά την παραδοχή αυτή και, ως εκ τούτου, θα επιδεινώσει τις επίσημες επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO2 των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με ρευματολήπτη. Ωστόσο, η εν λόγω αναθεώρηση βασίζεται σε δεδομένα από τον υφιστάμενο στόλο και τις συνθήκες επαναφόρτισης, ενώ η χωρητικότητα των μπαταριών, η διαθεσιμότητα επαναφόρτισης και η συμπεριφορά των χρηστών αναμένεται να συνεχίσουν να

	αναπτύσσονται. Η εφαρμογή της εν λόγω μείωσης χωρίς επικαιροποιημένα αντιπροσωπευτικά δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες ενέχει τον κίνδυνο να εξαιρεθούν τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη από τις κατηγορίες οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, τα συστήματα δημόσιων συμβάσεων και τα εθνικά πλαίσια παροχής κινήτρων, ακόμη και όταν οι πραγματικές επιδόσεις τους θα δικαιολογούσαν τη συνέχιση της επιλεξιμότητας. Ως εκ τούτου, ο συντελεστής χρηστικότητας θα πρέπει να εξακολουθήσει να βασίζεται σε αντιπροσωπευτικά και επικαιροποιημένα δεδομένα και δεν θα πρέπει να υπονομεύει μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση της οικονομικά προσιτής κινητικότητας χαμηλών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Ενώ το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας ενός ηλεκτρικού οχήματος με μπαταρία καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του είναι χαμηλότερο από το κόστος ενός οχήματος με κινητήρα εσωτερικής καύσης, κυρίως λόγω του χαμηλότερου κόστους συντήρησης και καυσίμων, η υψηλότερη τιμή αγοράς ενός νέου ηλεκτρικού οχήματος αποτελεί συχνά σημαντικό εμπόδιο για τους καταναλωτές. Τα εθνικά μοντέλα κοινωνικής μίσθωσης, ιδίως εκείνα που απευθύνονται σε νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, έχουν αποδειχθεί

αποτελεσματικά όσον αφορά την επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μειώνοντας την εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και τον αντίκτυπο των διακυμάνσεων των τιμών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να θεσπίσουν κανονιστικό πλαίσιο για την κοινωνική μίσθωση, το οποίο θα απευθύνεται ιδίως σε νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, ευάλωτους χρήστες των μεταφορών και εργαζομένους. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να κάνουν χρήση των διαθέσιμων κονδυλίων της ΕΕ, ιδίως του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/955 [15στ].

[15στ] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/955 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Τροπολογία 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Εν αναμονή της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με τα ουδέτερα ως προς το CO2 καύσιμα, όπως προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/851, και λαμβανομένων υπόψη των εν εξελίξει

διαπραγματεύσεων για την αναθεώρησή του, στον παρόντα κανονισμό τα ουδέτερα ως προς το CO_2 καύσιμα θα πρέπει να θεωρούνται όλα τα καύσιμα που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας της εν λόγω οδηγίας και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, όπου η ίδια ποσότητα CO2 από βιομάζα, ατμοσφαιρικό αέρα ή πηγές ανακυκλωμένου άνθρακα δεσμεύεται στην παραγωγή καυσίμου με εκείνη που απελευθερώνεται κατά την καύση στο στάδιο της χρήσης. Τα εν λόγω καύσιμα θα πρέπει να περιλαμβάνουν ανανεώσιμα και/ή συνθετικά καύσιμα, όπως βιοκαύσιμα, βιοαέριο, καύσιμα βιομάζας, ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα κίνησης μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO) ή καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα (RCF), καθώς και βιοκαύσιμα που παράγονται από τις πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο παράρτημα IX του κανονισμού 2018/2021.

Or. en

Τροπολογία 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Τα εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα μόνο όταν οι κανονιστικές τιμές εκπομπών CO2 αντικατοπτρίζουν τις πραγματικές επιδόσεις τους. Ως εκ τούτου, ο συντελεστής χρηστικότητας που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των σταθμισμένων

εκπομπών CO2 των εν λόγω οχημάτων βάσει του πλαισίου έγκρισης τύπου θα πρέπει να αξιολογείται τακτικά από την Επιτροπή με βάση πραγματικά δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων σχετικά με τα πραγματικά μερίδια ηλεκτρικής οδήγησης, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και τη συμπεριφορά φόρτισης. Όταν διαπιστώνεται ότι οι τιμές έγκρισης τύπου δεν είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών επιδόσεων, η Επιτροπή θα πρέπει να προσαρμόζει τη σχετική μεθοδολογία και, κατά περίπτωση, να εφαρμόζει διορθωτικούς συντελεστές για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και αποτελεσματικότητας του παρόντος κανονισμού (ΕΕ) 2019/613.

Or. en

[Κανονισμός (ΕΕ) 2019/613]

Αιτιολόγηση

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Τροπολογία 57
Jens Gieseke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Ταυτόχρονα, τα ηλεκτρικά οχήματα υψηλής απόδοσης μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, στη μείωση του λειτουργικού κόστους για τους

καταναλωτές και στη μείωση της πίεσης στα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας. Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η διείσδυση των εν λόγω οχημάτων στην αγορά, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί ειδική κατηγορία για τα ηλεκτρικά οχήματα υψηλής απόδοσης και να παρασχεθούν στοχευμένα κίνητρα, μεταξύ άλλων μέσω μηχανισμού υπερμορίων στο πλαίσιο των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2. Ωστόσο, δεν παρέχεται επί του παρόντος νομικός ορισμός του ηλεκτρικού οχήματος υψηλής απόδοσης στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα ηλεκτρικά οχήματα υψηλής απόδοσης συμβάλλουν στη μείωση του κόστους λειτουργίας για τους καταναλωτές, στη μείωση της συνολικής ζήτησης ενέργειας και στη μείωση της πίεσης στα ηλεκτρικά συστήματα. Για να διασφαλιστεί η προώθηση της ανάπτυξης ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων, θα πρέπει να θεσπιστούν νέα υπερμόρια.

Τροπολογία 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Ο συντελεστής χρηστικότητας που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των επίσημων εκπομπών CO2 των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με ρευματολήπτη αναθεωρήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/443 της Επιτροπής σε δύο στάδια, το δεύτερο από την 1η Ιανουαρίου 2027. Από τότε που σχεδιάστηκε η εν λόγω αναθεώρηση, τα υβριδικά συστήματα μετάδοσης κίνησης με ρευματολήπτη έχουν αυξήσει

σημαντικά την ηλεκτρική αυτονομία τους και το μερίδιό τους στην ηλεκτρική οδήγηση σε πραγματικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του σταδίου 2027 θα υποβάθμιζε τις επιδόσεις των οχημάτων αιχμής και θα αποθάρρυνε τη συνέχιση των επενδύσεων σε μια μεταβατική τεχνολογία που παραμένει σημαντική για την οικονομική προσιτότητα και για τις περιφέρειες με περιορισμένες υποδομές επαναφόρτισης. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν οι παράμετροι του συντελεστή χρηστικότητας που ισχύουν για το 2025 και το 2026.

Or. en

Τροπολογία 59
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Η εισαγωγή της νέας υποκατηγορίας οχημάτων M1E θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ειδικές συνθήκες των μικρών αγορών και των αγορών δεξιάς οδήγησης, με σκοπό τη διασφάλιση της οικονομικής προσιτότητας, της προσβασιμότητας στην αγορά και του αναλογικού κόστους συμμόρφωσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Να διασφαλιστεί ότι η προτεινόμενη κατηγορία M1E παραμένει εμπορικά βιώσιμη για τις μικρές αγορές και τις αγορές δεξιάς οδήγησης.

Τροπολογία 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ***ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα***.	(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ***ένας ορισμένος αριθμός παραμέτρων, ώστε να διασφαλίζεται ότι παρέχουν τη μέγιστη ασφάλεια για τους τελικούς χρήστες και άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς τα οχήματα αυτά προορίζονται ιδιαίτερα να λειτουργούν σε αστικές περιοχές. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διασφαλιστεί τουλάχιστον η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα επιβατικά αυτοκίνητα της κατηγορίας M1 βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 για την εν λόγω νέα υποκατηγορία οχημάτων.***

Or. en

Τροπολογία 63
Maria Grapini

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος	(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος

αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.	αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα. ***Αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να μην ανακοπεί η ανάπτυξη και η χρήση μικρών ηλεκτρικών οχημάτων.***

Or. ro

Τροπολογία 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία ***μικρών ηλεκτρικών*** οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.	(13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.

Or. en

Τροπολογία 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(13α) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 εκδόθηκε το 2019 και θα πρέπει να αναθεωρηθεί το 2027 προκειμένου να

	αναβαθμιστούν οι απαιτήσεις του στις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις που διασφαλίζουν τη μέγιστη ασφάλεια για τους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως τους ευάλωτους. Ορισμένες επικαιροποιήσεις των εν λόγω απαιτήσεων βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη στο πλαίσιο των εργασιών της ΟΕΕ/ΗΕ, στις οποίες συμμετέχει η ΕΕ, για την προσαρμογή των απαιτήσεων επιδόσεων των οχημάτων. Οι εν λόγω επικαιροποιήσεις, καθώς και ο πιθανός νέος εξοπλισμός ασφάλειας στο πλαίσιο της επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144, θα πρέπει να εφαρμόζονται στην κατηγορία οχημάτων M1E για τη διαφύλαξη της οδικής ασφάλειας και τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ στο θέμα αυτό. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 θα πρέπει να παραμείνουν αμετάβλητες.
	Or. en

Τροπολογία 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(14) Όπως ανακοινώθηκε στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η Επιτροπή θα εκδώσει σύσταση της Επιτροπής με εναλλακτικές επιλογές για συστήματα παροχής κινήτρων που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους στη διάδοση της αγοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών ***και συμμορφώνονται*** με τους κανόνες ανταγωνισμού. Οι συστάσεις προς τα κράτη μέλη για φορολογικά (δηλ. επιδοτήσεις αγοράς, φορολογικές απαλλαγές, εξαίρεση από την καταβολή διοδίων) και μη φορολογικά (δηλ.	(14) Όπως ανακοινώθηκε στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η Επιτροπή θα εκδώσει σύσταση της Επιτροπής με εναλλακτικές επιλογές για συστήματα παροχής κινήτρων που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους στη διάδοση της αγοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών***. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να συνάδουν με τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, με παράλληλη διατήρηση της συμμόρφωσης***

παραχώρηση δικαιωμάτων στάθμευσης με βάση το μέγεθος, ειδικές υποδομές επαναφόρτισης κ.λπ.) μέτρα θα μπορούσαν επίσης να βασίζονται στη νέα υποκατηγορία οχημάτων των μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

με τους κανόνες ανταγωνισμού ***και αποφυγή στρεβλώσεων της εσωτερικής αγοράς***. Οι συστάσεις προς τα κράτη μέλη για φορολογικά (δηλ. επιδοτήσεις αγοράς, φορολογικές απαλλαγές, εξαίρεση από την καταβολή διοδίων) και μη φορολογικά (δηλ. παραχώρηση δικαιωμάτων στάθμευσης με βάση το μέγεθος, ειδικές υποδομές επαναφόρτισης κ.λπ.) μέτρα θα μπορούσαν επίσης να βασίζονται στη νέα υποκατηγορία οχημάτων των μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων. ***Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η δημόσια στήριξη συμβάλλει αποτελεσματικά στην ενίσχυση του βιομηχανικού οικοσυστήματος της Ένωσης.***

Or. en

Τροπολογία 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(14α) Τα κράτη μέλη διαθέτουν σημαντικούς πόρους για την παροχή κινήτρων στα οχήματα, ωστόσο δεν υπάρχει κοινός ορισμός βάσει του οποίου μπορούν να κατευθύνουν την εν λόγω στήριξη σε οχήματα που ενσωματώνουν τη δημιουργία ευρωπαϊκής αξίας. Ο κανονισμός [πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής, 2026/0068 (COD)] θεσπίζει, για πρώτη φορά, μεθοδολογία με βάση τα κατασκευαστικά στοιχεία και τους προμηθευτές για τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα είναι ενωσιακής προέλευσης, αλλά περιορίζει την εν λόγω μεθοδολογία στα ηλεκτρικά οχήματα και διοχετεύει τη βαθμονόμησή της σε μεγάλο βαθμό μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα εσωτερικής καύσης ή

υβριδικά συστήματα μετάδοσης κίνησης, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που κινούνται με ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ή με βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 33 της εν λόγω οδηγίας, τα οποία εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των υποστηριζόμενων καταχωρίσεων, παραμένουν εκτός οποιουδήποτε ισοδύναμου πλαισίου. Για να δοθεί στα κράτη μέλη ένα χρήσιμο μέσο για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής βάσης εφοδιασμού, εφόσον το επιλέξουν, διατηρώντας παράλληλα την ευθύνη των συννομοθετών όσον αφορά την περίμετρο των εν λόγω μέτρων, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την επέκταση της εν λόγω μεθοδολογίας με ουδέτερο ως προς το σύστημα μετάδοσης ισχύος και να υποβάλει πρόταση που θα εγκριθεί στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας, ώστε η περίμετρος και τα κατώτατα όρια οποιουδήποτε τέτοιου πλαισίου να αντικατοπτρίζουν σκόπιμη πολιτική επιλογή και όχι τεχνική βαθμονόμηση.

Or. en

Τροπολογία 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(14α) Τα εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV) μπορούν να διαδραματίσουν ρόλο στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και μπορούν να είναι χρήσιμα για συγκεκριμένες

περιπτώσεις χρήσης, καθώς και σε άλλες παγκόσμιες αγορές. Τα OVC-HEV συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών CO_2 από τις οδικές μεταφορές συνδυάζοντας την τεχνολογία κινητήρων εσωτερικής καύσης με την ικανότητα ηλεκτρικής οδήγησης, προσφέροντας παράλληλα στους καταναλωτές μια πρακτική και ευέλικτη επιλογή που τους εξοικειώνει με την ηλεκτρική κινητικότητα. Οι εκπομπές CO_2 των OVC-HEV, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257, υπολογίζονται με τη χρήση συντελεστή χρηστικότητας ο οποίος, το 2025, αύξησε τις παραμέτρους διανυθέντων χιλιομέτρων των δοκιμών έγκρισης τύπου και αναμένεται να αυστηροποιηθεί περαιτέρω το 2027. Μια τέτοια αυστηροποίηση θα οδηγούσε σε σημαντική αύξηση των τιμών CO_2 για την έγκριση τύπου, μειώνοντας έτσι τη συμβολή των OVC-HEV στη συμμόρφωση των κατασκευαστών με τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ρυθμιστική σταθερότητα και να διατηρηθεί η συμβολή των OVC-HEV στη μείωση των εκπομπών, θα πρέπει να διατηρηθεί ο τρέχων συντελεστής χρηστικότητας μέσω τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

Or. en

Αιτιολόγηση

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Τροπολογία 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει ***περιττό*** κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την ***αύξηση*** του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. Κρίνεται***, ως εκ τούτου,*** σκόπιμο να εξαιρεθούν τα οχήματα ***μηδενικών εκπομπών*** της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.	(16) Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, ***λόγω σύνδεσης μεταξύ βαρύτερου οχήματος και μεγαλύτερης δύναμης σύγκρουσης,*** αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. ***Η μάζα του οχήματος αποτελεί σημαντική παράμετρο για την οδική ασφάλεια.*** Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει ***πρόσθετο*** κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την ***ανάπτυξη*** του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. ***Προκειμένου να υποστηριχθεί η μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, ιδίως των ΜΜΕ,*** κρίνεται σκόπιμο να εξαιρεθούν τα ***αμιγώς ηλεκτρικά*** οχήματα της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας***, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν θεσπιστεί κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Η εξαίρεση αυτή θα μπορούσε να υπόκειται σε περιοδική επανεξέταση, ώστε να διασφαλίζεται ότι παραμένει αναλογική, ασφαλής και***

συμβατή με τους στόχους ασφάλειας και εσωτερικής αγοράς.

Or. en

Τροπολογία 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει περιττό κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.	(16) Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει περιττό κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας. ***Ωστόσο, δεδομένου ότι η εξαίρεση αυτή δεν έχει υποβληθεί σε ειδική εκτίμηση επιπτώσεων και η ενεργειακή πυκνότητα των μπαταριών αναμένεται να βελτιωθεί με την πάροδο του χρόνου, η συνεχιζόμενη αιτιολόγησή της θα πρέπει να αξιολογηθεί στο πλαίσιο της αξιολόγησης του κανονισμού (ΕΕ)***

2019/2144. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τις επιπτώσεις της εξαίρεσης στην οδική ασφάλεια και τις τεχνολογικές εξελίξεις και, κατά περίπτωση, να εξετάσει αν εξακολουθεί να είναι αναγκαίο το ανώτατο τεχνικώς αποδεκτό όριο μάζας έμφορτου οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 71
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Λόγω του βάρους ***της μπαταρίας*** τα ***ηλεκτρικά*** ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ***που διαθέτουν μπαταρία*** μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας***, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει περιττό κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές***. Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν τα οχήματα ***μηδενικών εκπομπών*** της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.	(16) Λόγω του βάρους ***των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και άλλων υποχρεωτικών χαρακτηριστικών των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων,*** τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας***.*** Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν τα ***ελαφρά επαγγελματικά*** οχήματα της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.

Or. en

Τροπολογία 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) ***Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει περιττό κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν*** τα οχήματα ***μηδενικών εκπομπών*** της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.	(16) Τα οχήματα της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων ***εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή λόγω του βάρους του υποχρεωτικού εξοπλισμού και όχι λόγω οποιουδήποτε προφίλ υψηλότερου κινδύνου, και έχουν το ίδιο ωφέλιμο φορτίο και την ίδια περίπτωση χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν τα εν λόγω οχήματα*** από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας***, ανεξάρτητα από τον τύπο πρόωσής τους. Η συνεπής αντιμετώπιση ολόκληρης της ζώνης μάζας επιτρέπει επίσης στους φορείς εκμετάλλευσης να χρησιμοποιούν το πλήρες ωφέλιμο φορτίο των σύγχρονων ημιφορτηγών, μειώνοντας τον αριθμό των διαδρομών που απαιτούνται για έναν δεδομένο όγκο εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, μειώνοντας τις εκπομπές ανά τονοχιλιόμετρο.***

Or. en

Τροπολογία 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16α) Είναι σημαντικό να δοθεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές και στους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257 και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει αυτού. Δεδομένων των ειδικών τεχνικών προκλήσεων που συνδέονται με την ανάπτυξη και την εφαρμογή τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, ενδείκνυται μεγαλύτερος χρόνος παράδοσης για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να αναβληθεί περαιτέρω η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 για τα νέα οχήματα κατηγορίας Μ2, Μ3, Ν2 ή Ν3 και τα ρυμουλκούμενα κατηγορίας Ο3 ή Ο4, ώστε να διασφαλιστεί ότι ο σχετικός κλάδος παραγωγής διαθέτει επαρκή χρόνο για την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων. Υπενθυμίζεται ότι για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα η ημερομηνία εφαρμογής μπορεί να καθυστερήσει, δεδομένου ότι η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι μεγαλύτερη για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι ημερομηνίες έκδοσης των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.

Or. en

Τροπολογία 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16α) Τα παιδιά που αφήνονται χωρίς επιτήρηση σε οχήματα ενδέχεται να εκτεθούν σε σοβαρούς και ταχέως αναπτυσσόμενους κινδύνους, όπως θερμοπληξία, υποθερμία ή άλλες απειλητικές για τη ζωή καταστάσεις. Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση αυτού του κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω εθνικών υποχρεώσεων για διατάξεις υπενθύμισης για παιδιά ή διατάξεις κατά της εγκατάλειψης. Ενώ τα μέτρα αυτά επιδιώκουν θεμιτό και σημαντικό στόχο ασφάλειας, οι αποκλίνουσες εθνικές απαιτήσεις ενδέχεται να δημιουργήσουν κατακερματισμό στην εσωτερική αγορά και διαφορετικά επίπεδα προστασίας σε ολόκληρη την Ένωση. Δεδομένης της διαθεσιμότητας τεχνολογιών ανίχνευσης παρουσίας παιδιών και της σταδιακής ενσωμάτωσής τους στα πρωτόκολλα εκτίμησης της ασφάλειας των οχημάτων, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί εναρμονισμένη ενωσιακή απαίτηση ώστε τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 να είναι εξοπλισμένα με συστήματα ικανά να ανιχνεύουν ή να συνάγουν αξιόπιστα την παρουσία παιδιού που έχει μείνει αφύλακτο στο όχημα και να εκδίδουν έγκαιρες προειδοποιήσεις.

Or. en

Τροπολογία 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16α) Τα συστήματα πτυσσόμενων και ανασυρόμενων χειρολαβών θυρών, ιδίως εκείνα που βασίζονται σε ηλεκτρική ενεργοποίηση, ενδέχεται να ενέχουν κινδύνους σε περιπτώσεις έλλειψης ισχύος, σύγκρουσης, ψύχους ή έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της πυρκαγιάς του οχήματος και της εμβάπτισης σε νερό. Είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές των κατηγοριών M1 και N1 να διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω λαβές μπορούν να χρησιμοποιούνται σε αυτές τις καταστάσεις, καθώς και να επιτρέπουν την ταχεία παρέμβαση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με τη θέσπιση κοινού και εύκολα εφαρμόσιμου προτύπου ασφάλειας.

Or. en

Τροπολογία 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16α) Δεδομένου ότι ορισμένα αντιδραστήρια ενδέχεται να ψύχονται σε ψυχρή θερμοκρασία, οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεούνται να σχεδιάζουν και να κατασκευάζουν συστήματα έγχυσης αντιδραστηρίου ώστε να μπορούν να αντέχουν σε μακροχρόνια χρήση, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας σε ψυχρές συνθήκες όπου το αντιδραστήριο μπορεί να υποβάλλεται σε επαναλαμβανόμενους κύκλους ψύξης και απόψυξης. Αυτό περιλαμβάνει τη λήψη μέτρων για τη διασφάλιση της θέρμανσης των δεξαμενών και των σωλήνων αντιδραστηρίου.

Or. en

Τροπολογία 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16β) Τα δεδομένα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας επί του οχήματος (OBFCM) σε πραγματικές συνθήκες για εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV) που καταχωρίστηκαν στην ΕΕ κατά την περίοδο 2021-2023 δείχνουν ότι οι εκπομπές CO2 των εν λόγω οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες ήταν κατά μέσο όρο 3,5 φορές υψηλότερες κατά την εν λόγω περίοδο από τις τιμές έγκρισης τύπου. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά υψηλότερο από ό,τι για τα συμβατικά οχήματα και μπορεί να εξηγηθεί από την αναντιστοιχία μεταξύ του συντελεστή χρηστικότητας που χρησιμοποιείται κατά την έγκριση τύπου και των πραγματικών προτύπων επαναφόρτισης και οδήγησης των οχημάτων, με αποτέλεσμα περισσότερες εκπομπές και υψηλότερους λογαριασμούς καυσίμων για τους καταναλωτές. Η ανάλυση των δεδομένων αυτών επιβεβαιώνει επίσης ότι το χάσμα εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες για τα εν λόγω οχήματα αυξάνεται. Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των καταναλωτών και να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω οχήματα δεν τυγχάνουν άδικης μεταχείρισης σε σύγκριση με άλλες τεχνολογίες, είναι αναγκαίο να επικαιροποιείται ετησίως ο συντελεστής χρηστικότητας που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των εκπομπών CO2 από OVC-HEV κατά την έγκριση τύπου με βάση τα δεδομένα που λαμβάνονται από OBFCM.

Or. en

Τροπολογία 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(16β) Οι τεχνολογίες επέκτασης της αυτονομίας παρέχουν πρόσθετες ευκαιρίες για την απανθρακοποίηση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, αλλά επί του παρόντος δεν καλύπτονται επαρκώς από τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη νομοθεσία Euro 6. Ειδικότερα, το υφιστάμενο πλαίσιο δεν επιτρέπει την έγκριση τύπου ελαφρών κινητήρων που προορίζονται για χρήση ως μέσα αύξησης της αυτονομίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Προκειμένου να μειωθεί ο κανονιστικός φόρτος και το κόστος για τους κατασκευαστές, είναι σκόπιμο να εκδοθούν εκτελεστικές πράξεις που θα επιτρέπουν τη χρήση και την έγκριση τύπου των εν λόγω κινητήρων για εφαρμογή σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Or. en

Τροπολογία 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να

διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας*** για εκπομπές ***καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN*** σε δοκιμές επί οδού (RDE)***», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής*** θερμοκρασίας ***(σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (***από -7 °C έως 38 °C***)***. Κατά συνέπεια, ***προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το*** παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257***, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Ενώ οι κανονισμοί*** για εκπομπές σε δοκιμές επί οδού (RDE) ***ορίζουν επιτρεπόμενο εύρος***θερμοκρασίας ***για σκοπούς δοκιμής σε εύρος τιμών*** από -7 °C έως 38 °C***, το εύρος αυτό δεν συνιστά υποχρεωτικές συνθήκες δοκιμής και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει απαίτηση διεξαγωγής δοκιμής RDE στους − 7 °C και, συνεπώς, η συμμόρφωση με τη θερμοκρασία αυτή παραμένει θεωρητική και δεν αποδεικνύεται***. ***Αντιθέτως, η εργαστηριακή δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας υποβάλλει τα οχήματα σε τυποποιημένες, ελεγχόμενες συνθήκες στους − 7 °C με τη χρήση του αστικού κύκλου οδήγησης, επιτρέποντας την επαναλήψιμη και συγκρίσιμη μέτρηση των εκπομπών κατά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα. Οι εκπομπές εκκίνησης με ψυχρό κινητήρα αντιπροσωπεύουν μια κρίσιμη φάση κατά τη διάρκεια της οποίας οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα (CO) και υδρογονανθράκων (HC), ιδίως από βενζινοκίνητα οχήματα, αυξάνονται σημαντικά λόγω της αναποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος μετεπεξεργασίας πριν από την προθέρμανση, και αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό των συνολικών αστικών εκπομπών. Δεδομένου ότι οι εν λόγω εκπομπές δεν μπορούν να αποτυπωθούν με συνέπεια μέσω της δοκιμής RDE, η οποία υπόκειται σε πραγματική μεταβλητότητα όσον αφορά τη συμπεριφορά οδήγησης και τις συνθήκες κυκλοφορίας, οι δύο δοκιμές είναι συμπληρωματικές και εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς και η συνύπαρξή τους δεν συνιστά αλληλεπικάλυψη. Επιπλέον, ενώ η υποχρέωση δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας μεταφέρθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 [16α] στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257, οι αντίστοιχες οριακές τιμές εκπομπών CO και HC παραλείφθηκαν εκ παραδρομής***

από τον τελευταίο. Κατά συνέπεια, ***σκόπιμο είναι να διατηρηθεί η υποχρέωση εργαστηριακών δοκιμών χαμηλής θερμοκρασίας στο*** παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 ***και να επανεισαχθούν οριακές τιμές εκπομπών για το CO και τους HC όχι λιγότερο αυστηρές από εκείνες που ισχύουν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η αρχική πρόθεση των συννομοθετών και να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας***.

[16α] ***Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)***

Or. en

Τροπολογία 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της***	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το

εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Το Euro 7 διατηρεί σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο Euro 6, συμπεριλαμβανομένων των ορίων εκπομπών και των δοκιμών WLTP/RDE. Ωστόσο, ενώ η δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας (-7 °C) τύπου 6 παραμένει στον κατάλογο, η διαδικασία και τα όριά της παραλείφθηκαν, δημιουργώντας υποχρέωση δοκιμής χωρίς καθορισμένα πρότυπα. Η τροποποίηση καταργεί την υποχρεωτική δοκιμή τύπου 6 για την έγκριση τύπου, διατηρώντας παράλληλα τα όρια χαμηλής θερμοκρασίας Euro 6, με τη συμμόρφωση να αποδεικνύεται μέσω δήλωσης συμμόρφωσης του κατασκευαστή.

Τροπολογία 81
Kateřina Konečná

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες

σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C).*** Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Τροπολογία 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται***	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που

από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, αποφεύγοντας παράλληλα τις περιττές φυσικές δοκιμές, η νομική υποχρέωση συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας θα πρέπει να διατηρηθεί με την επαναφορά των ορίων εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας Euro 6.

Τροπολογία 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής***	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον

θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 (Euro 7) αποσκοπούσε στη διατήρηση του πλαισίου Euro 6 για τις εκπομπές από ελαφρά οχήματα. Ωστόσο, ενώ η δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας τύπου 6 εξακολουθεί να «απαιτείται» επισήμως, η σχετική διαδικασία και οι οριακές τιμές δεν μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο, γεγονός που δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου. Η δέσμη μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία καταργεί τις υποχρεωτικές δοκιμές έγκρισης τύπου 6. Η παρούσα τροπολογία διασφαλίζει ότι η συμμόρφωση με τα όρια χαμηλής θερμοκρασίας Euro 6 παραμένει εκτελεστή μέσω της δήλωσης του κατασκευαστή και της εποπτείας της αγοράς.

Τροπολογία 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του

κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C).*** Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.

κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 (Euro 7) αποσκοπούσε σε μεγάλο βαθμό στη διατήρηση του πλαισίου Euro 6. Ωστόσο, ενώ η δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας παραμένει καταγεγραμμένη όπως απαιτείται, η αντίστοιχη διαδικασία και τα αντίστοιχα όρια εκπομπών δεν μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί νομικό κενό. Η πρόταση Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία καταργεί την υποχρεωτική δοκιμή, η οποία θα μπορούσε να αποδυναμώσει τον έλεγχο των εκπομπών σε χαμηλές θερμοκρασίες σε σύγκριση με το πρότυπο Euro 6. Η τροπολογία καλύπτει αυτό το κενό διατηρώντας τη συμμόρφωση με τα όρια χαμηλής θερμοκρασίας Euro 6 μέσω των δηλώσεων του κατασκευαστή και της εποπτείας της αγοράς.

Τροπολογία 85
Jana Nagyová

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της

κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C).*** Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***αφαιρεθεί*** η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.	κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να ***δηλώνεται*** η ***συμμόρφωση με την*** ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας ***κατά την έγκριση τύπου, κατά περίπτωση.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental

protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Τροπολογία 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Ωστόσο, η πείρα σε ορισμένες περιοχές της Ένωσης έχει δείξει ότι οι ακραίες κλιματικές συνθήκες ενδέχεται να επηρεάσουν τη λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.*** Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας, ***διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα συστήματα ελέγχου εκπομπών παραμένουν αποτελεσματικά και αξιόπιστα υπό όλες τις σχετικές συνθήκες λειτουργίας σε ολόκληρη την***

Ένωση, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Or. en

Τροπολογία 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Ωστόσο, η πείρα σε ορισμένες περιοχές της Ένωσης έχει δείξει ότι οι ακραίες κλιματικές συνθήκες ενδέχεται να επηρεάσουν τη λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.*** Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής

οδήγησης.	θερμοκρασίας, ***διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα συστήματα ελέγχου εκπομπών παραμένουν αποτελεσματικά και αξιόπιστα υπό όλες τις σχετικές συνθήκες λειτουργίας σε ολόκληρη την Ένωση, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο,*** καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
	Or. en

Τροπολογία 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Καθώς*** οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση*** χαμηλής θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση***	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Ωστόσο, το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 δεν περιλάμβανε ειδικά όρια εκπομπών για την εν λόγω δοκιμή. Ενώ*** οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) ***θα μπορούσε θεωρητικά να θεωρηθεί ότι*** καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Ωστόσο, στην πράξη, οι συνθήκες*** χαμηλής θερμοκρασίας ***δεν παρατηρούνται συχνά εντός της Ένωσης και, ως εκ τούτου, δεν θα υποβάλλονται σε δοκιμή μέσω της***

δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.	***δοκιμής RDE. Αυτό θα μπορούσε να υπονομεύσει τις διασφαλίσεις για τους καταναλωτές, το περιβάλλον και την υγεία, όπως επισημάνθηκε επίσης από διάφορους συμφεροντούχους στη στοχευμένη διαβούλευση με τους συμφεροντούχους. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διατηρηθούν οι εργαστηριακές δοκιμές των κινητήρων σε χαμηλές θερμοκρασίες και να προστεθούν ειδικά όρια εκπομπών ώστε να τηρηθεί η βούληση των συννομοθετών.***
	Or. en

Τροπολογία 89
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση*** χαμηλής	(17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. ***Ωστόσο, τα ειδικά όρια εκπομπών για τη δοκιμή αυτή παραλείφθηκαν εκ παραδρομής από το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Ενώ*** οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7 °C) ***θα μπορούσε θεωρητικά να*** καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C). ***Στην πράξη, ωστόσο, οι συνθήκες*** χαμηλής θερμοκρασίας ***δεν παρατηρούνται συχνά και, ως εκ τούτου, δεν δοκιμάζονται στο***

θερμοκρασίας***, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης***.	***πλαίσιο των RDE, θέτοντας σε κίνδυνο τις διασφαλίσεις για την υγεία, τους καταναλωτές και το περιβάλλον, όπως επισημαίνεται στη στοχευμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ως εκ τούτου, για να τηρηθεί η πρόθεση των συννομοθετών, είναι αναγκαίο να διατηρηθούν οι εργαστηριακές δοκιμές των κινητήρων σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας και να προστεθεί αντίστοιχος πίνακας οριακών τιμών εκπομπών.***
	Or. en

Τροπολογία 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και η αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, καθώς και η παρακολούθηση των επιδόσεών τους μέσω συστημάτων OBM, είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει για τα συστήματα που βασίζονται σε αντιδραστήρια, όπως η επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (SCR), ιδίως υπό ακραίες κλιματικές συνθήκες. Όταν οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να παρεμποδίσουν τη λειτουργία των εν λόγω συστημάτων, θα πρέπει να επιτρέπονται αναλογικές και τεχνολογικά ουδέτερες λύσεις, συμπεριλαμβανομένων των προσαρμογών του συστήματος ή της χρήσης εναλλακτικών αντιδραστηρίων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζονται ισοδύναμες επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές. Αυτό είναι απαραίτητο για την πρόληψη της αύξησης των εκπομπών ρύπων σε πραγματικές συνθήκες, ιδίως

των οξειδίων του αζώτου (NOx), και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης. Η αποσαφήνιση αυτή αναμένεται επίσης να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου και στην αποφυγή περιττών δαπανών επαναπιστοποίησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνεχή λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, μεταξύ άλλων για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ήδη, όπου ενδέχεται να απαιτούνται αναλογικές προσαρμογές. Δεδομένου ότι παρόμοιες τεχνολογίες και κανονιστικές απαιτήσεις ισχύουν για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συνοχή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1628, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική μείωση των εκπομπών σε ολόκληρη την Ένωση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Τροπολογία 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και η αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, καθώς και η παρακολούθηση των επιδόσεών τους μέσω συστημάτων OBM, είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει για τα συστήματα που βασίζονται σε αντιδραστήρια, όπως η επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (SCR), ιδίως υπό ακραίες κλιματικές συνθήκες. Όταν οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να παρεμποδίσουν τη λειτουργία των εν λόγω συστημάτων, θα πρέπει να επιτρέπονται αναλογικές και τεχνολογικά ουδέτερες λύσεις, συμπεριλαμβανομένων των προσαρμογών του συστήματος ή της χρήσης εναλλακτικών αντιδραστηρίων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζονται ισοδύναμες επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές. Αυτό είναι απαραίτητο για την πρόληψη της αύξησης των εκπομπών ρύπων σε πραγματικές συνθήκες, ιδίως των οξειδίων του αζώτου (NOx), και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης. Η αποσαφήνιση αυτή αναμένεται επίσης να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου και στην αποφυγή περιττών δαπανών επαναπιστοποίησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνεχή λειτουργία των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, μεταξύ άλλων για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ήδη, όπου ενδέχεται να απαιτούνται αναλογικές προσαρμογές. Δεδομένου ότι παρόμοιες τεχνολογίες και κανονιστικές απαιτήσεις ισχύουν για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συνοχή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1628, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική μείωση των εκπομπών σε ολόκληρη την

Ένωση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Τροπολογία 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17α) Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 καθορίζει όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης στον πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2035 για όλες τις τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος, ανά κατηγορία οχήματος. Από την 1η Ιανουαρίου 2035, τα όρια αυτά εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλες τις τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος, ενώ ισχύουν διαφοροποιημένα όρια για προγενέστερες ημερομηνίες ανάλογα με τη σχετική τεχνολογία συστημάτων μετάδοσης ισχύος. Η προσέγγιση αυτή στηριζόταν στην παραδοχή ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2035, όλα τα οχήματα που

ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά θα ήταν PEV και, ως εκ τούτου, θα παρήγαν χαμηλότερες εκπομπές σωματιδίων πέδησης λόγω της αυξημένης χρήσης συστημάτων πέδησης με ανάκτηση ενέργειας. Δεδομένης της πιθανότητας τα υβριδικά οχήματα και τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης να εξακολουθήσουν να διατίθενται στην αγορά μετά την εν λόγω ημερομηνία, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν διαφοροποιημένα όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης σύμφωνα με την τεχνολογία του συστήματος μετάδοσης ισχύος πέραν της 1ης Ιανουαρίου 2035.

Or. en

Τροπολογία 93
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17α) Οποιαδήποτε αναβολή της εφαρμογής των προτύπων Euro από τις τρέχουσες ημερομηνίες εφαρμογής τους θα καταστήσει πολύ δυσκολότερο για τους κατασκευαστές φορτηγών να επιτύχουν τους στόχους τους για τις πωλήσεις φορτηγών μηδενικών εκπομπών. Η βιομηχανική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης υποστηρίζεται επίσης από την εφαρμογή των προτύπων Euro, όπως έχει προγραμματιστεί επί του παρόντος. Η αναβολή της εφαρμογής τους θα έθετε σε μεγαλύτερο κίνδυνο τον διεθνή ανταγωνισμό από την ευρωπαϊκή αγορά ηλεκτρικών φορτηγών. Η ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης θα αποδυναμωθεί επίσης και η ατμοσφαιρική ρύπανση θα αυξηθεί. Τα φορτηγά καίνε περίπου το 20 % της ζήτησης πετρελαίου από τις οδικές μεταφορές. Τα πρότυπα Euro

αποτελούν βασικό υποστηρικτικό μέτρο για τη μετάβαση σε ηλεκτρικά φορτηγά.

Or. en

Τροπολογία 94
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17β) Η ΕΕ πρέπει να συνεχίσει να στηρίζει τη μετάβαση στην πλήρως ηλεκτρική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στις μεταφορές με φορτηγά. Το ICCT υπολόγισε ότι η αναβολή της εφαρμογής του Euro 7 στα φορτηγά και τα λεωφορεία κατά 18 μήνες θα αύξανε τους ρύπους NOx κατά 230 κιλοτόνους έως το 2050. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια 18 000 ετών ζωής ή 1 240 επιπλέον πρόωρους θανάτους. Το Euro 7 εισάγει επίσης τα απολύτως αναγκαία πρότυπα για τα καινούργια ελαστικά, αφαιρώντας από τις νέες πωλήσεις ελαστικά χαμηλής ποιότητας που φθείρονται γρήγορα, γεγονός που με τη σειρά του θα μειώσει τη ρύπανση από μικροσωματίδια που επηρεάζει τον αέρα, τη γη και τα υδατικά συστήματα. Η καθυστέρηση των προτύπων Euro θα δημιουργούσε επίσης αβεβαιότητα και θα επιβράδυνε τις επενδύσεις σε καθαρές τεχνολογίες, μεταξύ άλλων σε υποδομές επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η αναβολή της εφαρμογής των προτύπων Euro για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα έβλαπτε την υγεία των πολιτών και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και θα πρέπει να αποφευχθεί.

Or. en

Τροπολογία 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(18α) Τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη (PHEV) έχουν αποκτήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς τα τελευταία χρόνια, εν μέρει επειδή οι επίσημες τιμές εκπομπών CO2 για την έγκριση τύπου, οι οποίες καθορίζονται με βάση τη μεθοδολογία του συντελεστή χρηστικότητας (UF), είναι σημαντικά χαμηλότερες από τις εκπομπές CO2 σε πραγματικές συνθήκες. Ο συντελεστής χρηστικότητας αντικατοπτρίζει το εκτιμώμενο ποσοστό διανυθείσας απόστασης σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης και προκύπτει κατά την έγκριση τύπου από καμπύλη UF που εξαρτάται από την ηλεκτρική αυτονομία σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης. Όσο υψηλότερο είναι το εύρος αυτό, τόσο υψηλότερος είναι ο συντελεστής χρηστικότητας και τόσο χαμηλότερη είναι η προκύπτουσα επίσημη τιμή CO2. Τα δεδομένα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας επί του οχήματος (OBFCM) που συλλέγονται από PHEV ταξινομημένα στην Ένωση επιβεβαιώνουν ότι τα PHEV φορτίζονται και λειτουργούν με ηλεκτρισμό πολύ λιγότερο συχνά σε πραγματικές συνθήκες από ό,τι υποθέτει η καμπύλη UF, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλο και επίμονο χάσμα μεταξύ της έγκρισης τύπου και των εκπομπών CO2 σε πραγματικές συνθήκες. Το κενό αυτό παρέχει αδικαιολόγητο πλεονέκτημα συμμόρφωσης στα PHEV σε σχέση τόσο με τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης όσο και με τα ηλεκτρικά οχήματα

με μπαταρία στο πλαίσιο των στόχων εκπομπών CO2 του κατασκευαστή. Ενώ η Επιτροπή έχει ήδη εισαγάγει δύο διαδοχικές διορθώσεις στην αρχική καμπύλη UF, ο διαρθρωτικός κίνδυνος νέας απόκλισης μεταξύ της καμπύλης UF και της πραγματικής συμπεριφοράς φόρτισης εξακολουθεί να υφίσταται καθώς εξελίσσονται η τεχνολογία και τα πρότυπα χρήσης των οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η καμπύλη UF εξακολουθεί να αντικατοπτρίζει τη συμπεριφορά οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες και ότι τα PHEV δεν επωφελούνται από συστηματικό πλεονέκτημα συμμόρφωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίσει, με βάση τα δεδομένα OBFCM, μεθοδολογία για την ετήσια επικαιροποίηση της καμπύλης UF έγκρισης τύπου, ώστε να διατηρηθεί ένα χάσμα μεταξύ της έγκρισης τύπου και των εκπομπών CO2 σε πραγματικές συνθήκες για τα PHEV, συγκρίσιμο με εκείνο που παρατηρείται για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Or. en

Τροπολογία 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(18α) Δεδομένης της υπό εξέλιξη ανάπτυξης εναρμονισμένων διαδικασιών δοκιμών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων για τις εκπομπές πέδησης στο πλαίσιο της OEE/HE, είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν το χρονοδιάγραμμα και η δομή των διατάξεων που σχετίζονται με τις εκπομπές σωματιδίων πέδησης για τα εν λόγω οχήματα. Θα πρέπει να θεσπιστούν όρια εκπομπών σωματιδίων

	πέδησης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μόλις ολοκληρωθούν και επαληθευτούν οι σχετικές διαδικασίες δοκιμών και συλλεχθούν επαρκή δεδομένα για την υποστήριξη της θέσπισης κανονιστικών ορίων που θα ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2035. Λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη ανάπτυξη των ηλεκτροκίνητων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε αστικές και προαστιακές συνθήκες λειτουργίας, καθώς και τη συνεχιζόμενη διάθεση στην αγορά οχημάτων με άλλες τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος, τα όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης θα πρέπει να καθορίζονται από την τεχνολογία συστημάτων μετάδοσης ισχύος και όχι να εφαρμόζονται ομοιόμορφα.
	Or. en

Τροπολογία 97
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(18α) Η εφαρμογή των απαιτήσεων Euro 7 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνολογική ετοιμότητα των κατασκευαστών, τη διαθεσιμότητα συμμορφούμενων κατασκευαστικών στοιχείων και τη συνολική ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Προκειμένου να αξιολογηθεί αν οι αναθεωρημένες ημερομηνίες εφαρμογής εξακολουθούν να είναι κατάλληλες υπό το πρίσμα των εξελίξεων της αγοράς και της τεχνολογικής προόδου, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πριν από την εφαρμογή των απαιτήσεων Euro 7 για τα

βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Μια ρήτρα επανεξέτασης θα διασφαλίσει ότι το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής παραμένει ευθυγραμμισμένο με τις τεχνολογικές εξελίξεις, τη βιομηχανική ετοιμότητα και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Τροπολογία 98
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(18α) Οποιαδήποτε παράταση των προθεσμιών εφαρμογής του Euro 7 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να παραμείνει περιορισμένη και αναλογική και δεν θα πρέπει να υπονομεύει τους περιβαλλοντικούς στόχους ή τη συνολική αποτελεσματικότητα του πλαισίου Euro 7.

Or. en

Τροπολογία 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή	***διαγράφεται***

«διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης σε πραγματικό χρόνο, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων.

Or. en

Αιτιολόγηση

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Τροπολογία 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα	(19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα

παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης σε πραγματικό χρόνο, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων.

παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης σε πραγματικό χρόνο, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική ***και ασφαλή*** λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων ***και της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2854 (κανονισμός για τα δεδομένα)*** [16β].

16β ***Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 (κανονισμός για τα δεδομένα) (ΕΕ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).***

Or. en

Τροπολογία 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης ***σε πραγματικό χρόνο***, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων.	(19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (OBM) δεν παρέχει επαλήθευση της συμμόρφωσης σε πραγματικό χρόνο. Αντιθέτως, τα δεδομένα παρακολούθησης συλλέγονται και διαβιβάζονται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα, παρέχοντας περιοδική εποπτεία των επιδόσεων των οχημάτων και όχι συνεχή εκτίμηση της συμμόρφωσης.

Τροπολογία 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(19α) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 θεσπίζει απαιτήσεις φθοράς των ελαστικών για την αντιμετώπιση των εκπομπών εκτός των καυσαερίων, οι οποίες αποτελούν σημαντική πηγή

μικροπλαστικών που εκλύονται στο περιβάλλον. Η ανάπτυξη ορίων φθοράς και μεθόδων δοκιμής για ελαστικά κατηγορίας C3 συνεπάγεται πρόσθετη τεχνική πολυπλοκότητα λόγω της ποικιλομορφίας των τύπων και των εφαρμογών των ελαστικών και του γεγονότος ότι οι μεθοδολογίες που αναπτύσσονται για τα ελαστικά κατηγορίας C1 και C2 δεν μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα στα ελαστικά κατηγορίας C3. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα όρια φθοράς για ελαστικά κατηγορίας C3 βασίζονται σε αξιόπιστα επιστημονικά στοιχεία και κατάλληλες διαδικασίες δοκιμών, απαιτείται πρόσθετος χρόνος για την ανάπτυξη μεθόδων δοκιμών, την εκτίμηση των επιπτώσεων στην αγορά και τον καθορισμό κατάλληλων οριακών τιμών. Ως εκ τούτου, τα χρονοδιαγράμματα που ισχύουν για τα ελαστικά κατηγορίας C3 θα πρέπει να προσαρμοστούν αναλόγως.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να διασφαλιστεί ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τα ελαστικά κατηγορίας C3 με την παράταση κατά δύο έτη των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 και στο άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Οι εργασίες για τα ελαστικά κατηγορίας C1 κατέδειξαν την πολυπλοκότητα της ανάπτυξης μεθόδων δοκιμής, ορίων επιδόσεων και διατάξεων ισοδυναμίας. Δεδομένου ότι παρόμοιες εργασίες για ελαστικά κατηγορίας C3 αντιμετωπίζουν ήδη καθυστερήσεις λόγω αυτών των προκλήσεων, το τρέχον χρονοδιάγραμμα δεν θεωρείται πλέον εφικτό και θα πρέπει να προσαρμοστεί αναλόγως.

Τροπολογία 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(19α) Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη νέων

	οχημάτων μηδενικών εκπομπών δεν είναι επωφελής μόνο για το κλίμα, αλλά και για την ποιότητα του αέρα. Ως εκ τούτου, τυχόν αλλαγές στα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 που καθορίζονται για τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 είναι πιθανό να έχουν επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει αν τα όρια εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257 πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας σε ολόκληρη την Ένωση υπό το πρίσμα των νέων εξελίξεων στα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2.
	Or. en

Τροπολογία 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	19β) Η μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί οι τελικοί χρήστες να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες επαναφόρτισης υπό δίκαιους, διαφανείς και αμερόληπτους όρους σε ολόκληρη την Ένωση. Ενώ το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 απαιτεί κάθε διαφοροποίηση στις τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης να είναι αναλογική και αντικειμενικά δικαιολογημένη, η απουσία περαιτέρω διευκρινίσεων μπορεί να οδηγήσει σε αποκλίνουσες ερμηνείες και ανασφάλεια δικαίου, εις βάρος της εσωτερικής αγοράς και της εμπιστοσύνης των

καταναλωτών. Οδηγεί επίσης σε υπερβολικά υψηλές τιμές στους σταθμούς φόρτισης, κατάσταση που πρέπει να αλλάξει αμέσως. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί ο διαχωρισμός των υποδομών και των υπηρεσιών ενεργειακού εφοδιασμού και να οριστεί, σε επίπεδο Ένωσης, η έννοια της αναλογικότητας στο πλαίσιο αυτό, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι διαφορές τιμών για την ίδια ποσότητα ηλεκτρισμού που παρέχεται υπό συγκρίσιμες συνθήκες βασίζονται σε αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια και δεν οδηγούν σε δυσανάλογες προσαυξήσεις αποκλειστικά και μόνο επειδή η περίοδος επαναφόρτισης διευκολύνεται μέσω παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας που δεν ανήκει στην ίδια επιχείρηση με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης. Ένας τέτοιος ορισμός θα πρέπει ουσιαστικά να μειώσει το λεγόμενο κόστος περιαγωγής και να αποτρέψει αυθαίρετες διαφορές τιμών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, υπονομεύουν τη διαλειτουργικότητα ή αποθαρρύνουν τη χρήση οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει πλήρως το ζήτημα αυτό και, με τη σειρά της, να υποβάλει νομοθετική πρόταση για την αντιμετώπισή του. Αυτό οδηγεί σε διαφάνεια, ανταγωνισμό και δίκαιες τιμές.

Or. en

Τροπολογία 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Οι απλουστεύσεις που εισάγονται με τον παρόντα κανονισμό ακολουθούν μια συνεπή λογική: καταργούν απαιτήσεις που δεν προσθέτουν πλέον πληροφορίες ή προστασία, διότι ο ίδιος λόγος καλύπτεται ήδη αλλού. Η κατάργηση της ειδικής εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας, η οποία καλύπτεται από τη δοκιμή επί οδού (RDE), η μετάβαση σε δοκιμές επίδειξης σε επίπεδο κατηγορίας για κινητήρες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και η κατάργηση των κανόνων της Ένωσης για τον θόρυβο που επικαλύπτουν τους ισχύοντες κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ αποτελούν κάθε παράδειγμα αυτής της προσέγγισης. Εξακολουθούν να υπάρχουν συγκρίσιμες αλληλεπικαλύψεις στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 για τις εκπομπές, όπου οι εργαστηριακές δοκιμές, η μέτρηση σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, η παρακολούθηση της συμμόρφωσης εν χρήσει και η παρακολούθηση επί του οχήματος καλύπτουν εν μέρει το ίδιο έδαφος. Για να μπορέσουν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να κάνουν το επόμενο βήμα απλούστευσης βάσει αποδεικτικών στοιχείων και όχι κατά περίπτωση, η Επιτροπή θα πρέπει να εντοπίζει συστηματικά αυτές τις εναπομένουσες αλληλεπικαλύψεις και να υποβάλλει σχετικές εκθέσεις.

Or. en

Τροπολογία 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό παραμένουν αναλογικά και συνεπή με τους στόχους της ενωσιακής νομοθεσίας για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί και να αξιολογεί περιοδικά τον αντίκτυπό τους, ιδίως όσον αφορά την οδική ασφάλεια, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τη διάδοση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Δεδομένου ότι τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαρακτηρίζονται από μεγάλους κύκλους ανάπτυξης και προγραμματισμού της παραγωγής, η αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής των απαιτήσεων Euro 7 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257 μπορεί να παράσχει στους κατασκευαστές περισσότερο χρόνο για τη συμμόρφωση με τους στόχους εκπομπών ρύπων Euro 7.

Or. en

Τροπολογία 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	20β) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το όριο των 4,25 τόνων που ισχύει για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών παραμένει κατάλληλο με την πάροδο του χρόνου, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το εν λόγω όριο το αργότερο έως το 2032, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις σχετικά με το βάρος της μπαταρίας, καθώς και ζητήματα οδικής ασφάλειας, περιβάλλοντος και αγοράς.

Or. en

Τροπολογία 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Το άρθρο ***13 παράγραφος 1*** του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιείται ως εξής:	Το άρθρο ***3*** του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιείται ως εξής:

Or. en

Τροπολογία 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο στα):	***διαγράφεται***
«	
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	
».	

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα ημιφορτηγά άνω των 3,5 τόνων εξακολουθούν να ενέχουν σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια λόγω του βάρους τους. Η υποχρεωτική χρήση ταχογράφων διασφαλίζει την τήρηση της νομοθεσίας για την ασφάλεια, αποτρέπει ατυχήματα που σχετίζονται με την κόπωση και προωθεί δίκαιες συνθήκες εργασίας. Αυτό θα συμβάλει επίσης στην παροχή κινήτρων για ταχύτερη μετάβαση σε ελαφρύτερα ηλεκτρικά ημιφορτηγά και θα αποτρέψει τυχόν κενά για φορτηγά μεγαλύτερου κινδύνου τύπου pick-up.

Τροπολογία 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο στα):	***διαγράφεται***
«	
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο	

επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

».

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι ταχογράφοι είναι τα κύρια μέσα για την επιβολή των υποχρεώσεων των οδηγών όσον αφορά την ανάπαυση και τον χρόνο εργασίας σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Η εξαίρεση των ηλεκτρικών οχημάτων N2 με μπαταρία κάτω των 4,25 τόνων από τις εν λόγω απαιτήσεις ενέχει τον κίνδυνο υπονόμευσης της επιβολής της νομοθεσίας για ένα αυξανόμενο τμήμα του εμπορικού στόλου, αύξησης των κινδύνων που σχετίζονται με την κόπωση και άσκησης πίεσης στους οδηγούς ώστε να παραιτηθούν από επαρκή ανάπαυση. Οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις πολλές ώρες εργασίας και την πίεση παράδοσης δεν μειώνονται από τον εξηλεκτρισμό.

Τροπολογία 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ***στα)***:	(1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ***θ)***:

Or. en

Τροπολογία 113
Daniel Buda

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, ***αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με φόρτιση σε πρίζα, και οχήματα κυψελών καυσίμου,*** το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

Or. ro

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να υπάρχει σαφής διατύπωση σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, χρησιμοποιώντας όρους που κατοχυρώθηκαν στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου. Συνεπώς, καλύτερα να αποφεύγονται γενικές διατυπώσεις όπως «οχήματα που κινούνται με ηλεκτρισμό»· προτιμότερη η αναφορά σε σαφείς τεχνικές κατηγορίες.

Τροπολογία 114
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	στ α) οχήματα ***που δεν προορίζονται για οχήματα με αμάξωμα φορτηγού τύπου pick-up και*** που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται ***αποκλειστικά*** με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

Or. en

Τροπολογία 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ***και κινούνται με ηλεκτρισμό***, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η Ένωση έχει ήδη ορίσει τους 4,25 τόνους ως το σχετικό όριο για τα εν λόγω οχήματα: Η οδηγία (ΕΕ) 2025/2205 επιτρέπει στους κατόχους άδειας κατηγορίας Β να οδηγούν φορτηγά οχήματα έως 4,25 τόνους. Η διατήρηση του ορίου για τον ταχογράφο στους 3,5 τόνους για τα μη ηλεκτρικά ημιφορτηγά έρχεται σε αντίθεση με την επιλογή αυτή και διαιρεί μία κατηγορία οχημάτων με σύστημα μετάδοσης ισχύος χωρίς λειτουργικό λόγο. Η διαγραφή του κριτηρίου πρόωσης αποκαθιστά τη συνοχή στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης. Οι λεπτομερείς λόγοι παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (6) έως (8).

Τροπολογία 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου	στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό ***ή υδρογόνο***, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων,

του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

Or. en

Τροπολογία 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Regulation (EC) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για ***τη*** μεταφορά εμπορευμάτων ***και κινούνται με ηλεκτρισμό***, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·	στ α) ***ηλεκτρικά*** οχήματα ***με μπαταρία*** που χρησιμοποιούνται για ***την εγχώρια*** μεταφορά εμπορευμάτων, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να επιταχυνθεί η ανάπτυξη ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών και να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς, η εξαίρεση του ταχογράφου θα πρέπει να εφαρμόζεται σε ολόκληρη την ΕΕ για τα σχετικά οχήματα, σύμφωνα με την προτεινόμενη εξαίρεση του περιοριστή ταχύτητας. Ο περιορισμός της εξαίρεσης στις εγχώριες μεταφορές εμπορευμάτων διασφαλίζει ότι οι διασυνοριακές μεταφορές και οι ενδομεταφορές εξακολουθούν να υπόκεινται στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης και της χρήσης ταχογράφου.

Τροπολογία 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο θα):
	ια) ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία που χρησιμοποιούνται για την εγχώρια μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους·»·

Or. en

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών για τη μεταφορά εμπορευμάτων και να αποφευχθεί ο περαιτέρω περιττός κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, η εξαίρεση του ταχογράφου θα πρέπει να εφαρμοστεί σε ολόκληρη την ΕΕ για τα σχετικά οχήματα, σύμφωνα με την προτεινόμενη εξαίρεση του περιοριστή ταχύτητας. Ο περιορισμός της εξαίρεσης στις εγχώριες μεταφορές εμπορευμάτων θα διασφαλίσει ότι οι διασυνοριακές μεταφορές και οι ενδομεταφορές εξακολουθούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και ότι απαιτείται εγκατάσταση και χρήση ταχογράφου.

Τροπολογία 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Regulation (EC) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιθ):	***διαγράφεται***
«	

ιθ) μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στο Μέρος Α, σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη επαγγελματικές μεταφορές.».

»·

Or. en

Τροπολογία 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ιθ) «μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στο Μέρος Α, σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη επαγγελματικές μεταφορές.».	***διαγράφεται***

Or. en

Αιτιολόγηση

Εξαίρεση των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων μη επαγγελματικής χρήσης από την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Τροπολογία 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Στο άρθρο 3 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:
	ια) μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στο σημείο 5.1 μέρος Α παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη επαγγελματικές μεταφορές και με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 7,5 τόνων.

Or. en

Τροπολογία 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Στο άρθρο 3 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:
	ια) μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στο σημείο 5.1 μέρος Α παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη επαγγελματικές μεταφορές.

Or. en

Αιτιολόγηση

Εξαίρεση των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων μη επαγγελματικής χρήσης από την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Τροπολογία 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή ***εξουσιοδοτείται να*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. ***Έως την/τις [Υπηρεσία εκδόσεων: να προστεθεί η τελευταία ημέρα του 18ου μήνα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού],*** η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση νομοθεσία προσδιορίζει τουλάχιστον:*** ***α) πρότυπα διαλειτουργικότητας και·*** ***β) απαιτήσεις κωδικού δικτύου για την επί του οχήματος αμφίδρομη μετατροπή ισχύος.*** ***Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2854.*** ***Το αργότερο πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή αξιολογεί τις τεχνολογικές βελτιώσεις των λειτουργιών ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης και, κατά περίπτωση, επικαιροποιεί τις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ή υποβάλλει***

νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, ***το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν*** λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***εκτελεστικές*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας***, κατά περίπτωση,*** τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων***, που απαιτούνται για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας*** με τις υποδομές επαναφόρτισης ***και, κατά περίπτωση, της συμβατότητας με τις*** λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης***, με την επιφύλαξη των ενωσιακών και εθνικών κανόνων για τη σύνδεση με το δίκτυο, τη λειτουργία του συστήματος και τη ρύθμιση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας***. ***Όταν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης βασίζονται σε εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα, είτε εν μέρει είτε πλήρως, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθορίζουν τη μεθοδολογία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Η συμμόρφωση του κώδικα δικτύου για την επικοινωνία αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές φόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης θα πρέπει να επαληθεύεται σε επίπεδο ΕΕ κατά την έγκριση τύπου οχήματος.

Τροπολογία 125
Kateřina Konečná

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις ***όσον αφορά*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***των*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***εκτελεστικές*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας***, κατά περίπτωση,*** τεχνικές απαιτήσεις ***σχετικά με*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***όσον αφορά την εναρμονισμένη σε επίπεδο ΕΕ συμμόρφωση με τον κώδικα δικτύου σύνδεσης με το δίκτυο για νέους τύπους*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Όταν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης βασίζονται σε εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα, είτε εν μέρει είτε πλήρως, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθορίζουν τη μεθοδολογία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης.***

Or. en

Τροπολογία 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout,

Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις ***όσον αφορά*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***των*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***εκτελεστικές*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας***, κατά περίπτωση,*** τεχνικές απαιτήσεις ***σχετικά με*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***όσον αφορά την εναρμονισμένη σε επίπεδο ΕΕ συμμόρφωση με τον κώδικα δικτύου σύνδεσης με το δίκτυο για νέους τύπους*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Όταν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης βασίζονται σε εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα, είτε εν μέρει είτε πλήρως, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθορίζουν τη μεθοδολογία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός AFIR διασφαλίζει ήδη έμμεσα την επικοινωνία και τη φυσική διαλειτουργικότητα μεταξύ των PEV, των OVC-HEV, των υποδομών φόρτισης, του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας και των συστημάτων που υποστηρίζουν την ευφυή και αμφίδρομη φόρτιση. Το στοιχείο που λείπει είναι η πιστοποίηση του κώδικα δικτύου σε επίπεδο ΕΕ. Η επαλήθευση της συμμόρφωσης κατά την έγκριση τύπου οχήματος θα διασφάλιζε έμμεσα τη συμβατότητα με το πρότυπο ISO 15118-20, θα υποστήριζε την ετοιμότητα V2G και θα απέτρεπε τις κανονιστικές αλληλεπικαλύψεις, παραμένοντας παράλληλα τεχνικά εφικτή για τους κατασκευαστές.

Τροπολογία 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις ***όσον αφορά*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***των*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***εκτελεστικές*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας***, κατά περίπτωση,*** τεχνικές απαιτήσεις ***σχετικά με*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***όσον αφορά την εναρμονισμένη σε επίπεδο ΕΕ συμμόρφωση με τον κώδικα δικτύου σύνδεσης με το δίκτυο για νέους τύπους*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης***. Όταν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης βασίζονται σε εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα, είτε εν μέρει είτε πλήρως, οι εκτελεστικές πράξεις καθορίζουν τη μεθοδολογία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η επικοινωνία και η διασύνδεση μεταξύ αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, υποδομών φόρτισης, του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας και σταθερών συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας καλύπτονται ήδη έμμεσα από τον κανονισμό AFIR. Ο σύνδεσμος που λείπει είναι η πιστοποίηση του κώδικα δικτύου σε επίπεδο ΕΕ, και όχι οι εθνικές απαιτήσεις, για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της ετοιμότητας οχήματος προς δίκτυο (V2G). Η επαλήθευση της συμμόρφωσης κατά την έγκριση τύπου θα υποστήριζε τη συμβατότητα με το πρότυπο ISO 15118-20, αποφεύγοντας παράλληλα την αλληλεπικάλυψη των κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή ***εξουσιοδοτείται να*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. ***Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027,*** η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη καθορίζει επίσης ορισμό έτοιμο για V2G που πρέπει να περιλαμβάνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης νέων τύπων αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, τα οποία συμμορφώνονται με τις εν λόγω απαιτήσεις, καθώς και τη μεθοδολογία επαλήθευσης της συμμόρφωσης που βασίζεται, κατά περίπτωση, σε εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα.***

Or. en

Τροπολογία 129
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή ***εξουσιοδοτείται να*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό,	4. ***Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027,*** η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό,

καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.

καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη προσδιορίζει τουλάχιστον τις ακόλουθες απαιτήσεις:***

α) πρότυπα διαλειτουργικότητας·

β) σύνολο απαιτήσεων κωδικών δικτύου για την αμφίδρομη μετατροπή ισχύος επί του ηλεκτρικού οχήματος, τόσο από εναλλασσόμενο σε συνεχές όσο και από συνεχές σε εναλλασσόμενο ρεύμα·

γ) την ενσωμάτωση τεχνολογίας φόρτισης επί του οχήματος ικανής για τις εν λόγω μετατροπές ισχύος.

Or. en

Τροπολογία 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης***, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά***	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης***. Οι εν λόγω απαιτήσεις περιορίζονται σε***

συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης ***φόρτισης***.	***μονοκατευθυντική ευφυή επαναφόρτιση. Κάθε συμμετοχή σε υπηρεσίες μεταφοράς ενέργειας από όχημα προς δίκτυο ή σε υπηρεσίες*** αμφίδρομης ***μεταφοράς ενέργειας παραμένει εθελοντική και απαιτεί τη ρητή και ανακλητή συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του οχήματος· οι τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο δεν επιβάλλουν ικανότητες αμφίδρομης ροής***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η επιβολή αμφίδρομων ικανοτήτων αναγκάζει τους ιδιοκτήτες οχημάτων να επιδοτούν το κόστος εξισορρόπησης δικτύου μέσω της υποβάθμισης της ιδιωτικής τους ιδιοκτησίας. Η V2G δεν απαγορεύεται και οι ιδιοκτήτες που συναινούν μπορούν να συμμετέχουν, αλλά ένα πλαίσιο κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για υποχρεωτικές τεχνικές απαιτήσεις θα χρησίμευε αναπόφευκτα ως νομική βάση για την υποχρεωτική συμμετοχή μέσω των όρων πρόσβασης στην υποδομή. Η μπαταρία ενός ιδιωτικού οχήματος δεν αποτελεί δημόσιο περιουσιακό στοιχείο δικτύου. Ως εκ τούτου, η εξουσιοδότηση πρέπει να αφορά μόνο τη μονοκατευθυντική ευφυή φόρτιση.

Τροπολογία 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή ***εξουσιοδοτείται να*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. ***Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027,*** η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης***, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ***

	άλλων, των ακόλουθων απαιτήσεων: πρότυπα διαλειτουργικότητας, σύνολο απαιτήσεων κώδικα δικτύου για την αμφίδρομη μετατροπή ισχύος επί του οχήματος, τόσο από εναλλασσόμενο σε συνεχές όσο και από συνεχές σε εναλλασσόμενο ρεύμα, και ενσωμάτωση τεχνολογίας φόρτισης επί του οχήματος ικανής για τις εν λόγω μετατροπές ισχύος.

Or. en

Τροπολογία 132
Henrik Dahl

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης**.**	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης***, διασφαλίζοντας παράλληλα τη διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, υποδομών επαναφόρτισης, ηλεκτρικών δικτύων και σχετικών παραγόντων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών υποδομών φόρτισης, των παρόχων κινητικότητας και των φορέων συγκέντρωσης·***

Or. en

Τροπολογία 133
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης. ***Οι εν λόγω απαιτήσεις περιορίζονται στη φυσική σύνδεση και στο πρωτόκολλο επικοινωνίας και βασίζονται στα πρότυπα φόρτισης που ισχύουν ήδη δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804.***

Or. en

Τροπολογία 134
Jana Nagyová

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις ***όσον***	4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας***, κατά περίπτωση,*** τεχνικές

αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***των*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.	απαιτήσεις ***σχετικά με*** τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού ***όσον αφορά την εναρμονισμένη σε επίπεδο ΕΕ συμμόρφωση με τον κώδικα δικτύου σύνδεσης με το δίκτυο για νέους τύπους*** αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.

Or. en

Αιτιολόγηση

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Τροπολογία 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 49

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
Άρθρο 49	***1α) το άρθρο 49 διαγράφεται.***
Διάθεση στην αγορά, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων τέλους σειράς	
1. Εντός των ορίων που θέτει το παράρτημα V μέρος Β και για περιορισμένο χρονικό διάστημα, όπως	

προσδιορίζεται στην παράγραφο 2, τα κράτη μέλη μπορούν να ταξινομούν και να επιτρέπουν τη διαθεσιμότητα στην αγορά ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων σύμφωνων προς τύπο οχήματος του οποίου η έγκριση τύπου ΕΕ δεν ισχύει πλέον.

Το πρώτο εδάφιο ισχύει μόνο για οχήματα εντός του εδάφους της Ένωσης, τα οποία καλύπτονταν από ισχύουσα έγκριση τύπου ΕΕ κατά τον χρόνο παραγωγής τους, και δεν είχαν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία πριν από τη λήξη ισχύος της εν λόγω έγκρισης τύπου ΕΕ.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται μόνο για χρονικό διάστημα 12 μηνών, όσον αφορά τα πλήρη οχήματα, και 18 μηνών, όσον αφορά τα ολοκληρωμένα οχήματα, από την ημερομηνία λήξης ισχύος της έγκρισης τύπου ΕΕ.

3. Ο κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από την παράγραφο 1 υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους το οποίο αφορά η ταξινόμηση ή η θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων. Η αίτηση προσδιορίζει τυχόν τεχνικούς ή οικονομικούς λόγους που εμποδίζουν τη συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις νέες τεχνικές απαιτήσεις.

Εντός τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν δέχονται να επιτρέψουν την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων στην επικράτειά τους, και στην περίπτωση αυτή, τον αριθμό τέτοιων οχημάτων.

4. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι παρακολουθείται όντως ο αριθμός των οχημάτων που λαμβάνουν άδεια κυκλοφορίας ή τίθενται σε κυκλοφορία στο πλαίσιο της διαδικασίας του παρόντος άρθρου.

Or. en

(32018R0858)

Αιτιολόγηση

Για να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός της αγοράς και ο διοικητικός φόρτος που προκύπτει από τις μη εναρμονισμένες εθνικές διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς, όπως οι διαφορετικοί μηχανισμοί ποσοστώσεων ή καταληκτικών ημερομηνιών, το πλαίσιο καταχώρισης θα πρέπει να απλουστευθεί. Οι ισχύουσες διαδικασίες δημιουργούν περιττή γραφειοκρατία τόσο για τον κλάδο όσο και για τις εθνικές αρμόδιες αρχές. Ως εκ τούτου, εάν η ημερομηνία παραγωγής ενός οχήματος προηγείται της εφαρμογής νέας νομικής απαίτησης, το πιστοποιητικό συμμόρφωσής του θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ, εξαλείφοντας έτσι την ανάγκη για επαχθείς διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς.

Τροπολογία 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 49

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
Άρθρο 49	***1α) το άρθρο 49 διαγράφεται.***
Διάθεση στην αγορά, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων τέλους σειράς	
1. Εντός των ορίων που θέτει το παράρτημα V μέρος Β και για περιορισμένο χρονικό διάστημα, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 2, τα κράτη μέλη μπορούν να ταξινομούν και να επιτρέπουν τη διαθεσιμότητα στην αγορά ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων σύμφωνων προς τύπο οχήματος του οποίου η έγκριση τύπου ΕΕ δεν ισχύει πλέον.	
Το πρώτο εδάφιο ισχύει μόνο για οχήματα εντός του εδάφους της Ένωσης, τα οποία καλύπτονταν από ισχύουσα έγκριση τύπου ΕΕ κατά τον χρόνο παραγωγής τους, και δεν είχαν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία πριν από τη λήξη ισχύος της εν λόγω έγκρισης τύπου ΕΕ.	

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται μόνο για χρονικό διάστημα 12 μηνών, όσον αφορά τα πλήρη οχήματα, και 18 μηνών, όσον αφορά τα ολοκληρωμένα οχήματα, από την ημερομηνία λήξης ισχύος της έγκρισης τύπου ΕΕ.

3. Ο κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από την παράγραφο 1 υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους το οποίο αφορά η ταξινόμηση ή η θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων. Η αίτηση προσδιορίζει τυχόν τεχνικούς ή οικονομικούς λόγους που εμποδίζουν τη συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις νέες τεχνικές απαιτήσεις.

Εντός τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν δέχονται να επιτρέψουν την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων στην επικράτειά τους, και στην περίπτωση αυτή, τον αριθμό τέτοιων οχημάτων.

4. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι παρακολουθείται όντως ο αριθμός των οχημάτων που λαμβάνουν άδεια κυκλοφορίας ή τίθενται σε κυκλοφορία στο πλαίσιο της διαδικασίας του παρόντος άρθρου.

Or. en

(32018R0858)

Αιτιολόγηση

Οι ισχύοντες κανόνες τέλους σειράς απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους ιδιοκτήτες να υποβάλλουν αίτηση για εξαιρέσεις όταν τα οχήματα δεν έχουν ταξινομηθεί πριν από την έναρξη ισχύος των νέων κανονιστικών απαιτήσεων. Δεδομένου ότι οι διαδικασίες διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, αυτό δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο και ανασφάλεια δικαίου χωρίς να παρέχει σαφή οφέλη. Δεδομένου ότι η αποθήκευση οχημάτων είναι δαπανηρή, δεν υπάρχει κίνητρο για την αποθήκευσή τους ούτως ή άλλως. Ως εκ τούτου, ένα έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ εάν το όχημα κατασκευάστηκε πριν από την εφαρμογή των νέων κανόνων.

Τροπολογία 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 48

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	1α) το άρθρο 48 τροποποιείται ως εξής:
Διαθεσιμότητα στην αγορά, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων ***εκτός οχημάτων τέλους σειράς***	Διαθεσιμότητα στην αγορά, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων
1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 51, 52 και 53, οχήματα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή για τα οποία ο κατασκευαστής έχει λάβει την εν λόγω έγκριση τύπου, διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα άρθρα 36 και 37.	1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 51, 52 και 53, οχήματα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή για τα οποία ο κατασκευαστής έχει λάβει την εν λόγω έγκριση τύπου, διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα άρθρα 36 και 37 ***κατά την ημερομηνία κατασκευής***.
Η ταξινόμηση και η θέση σε κυκλοφορία ημιτελών οχημάτων είναι δυνατόν να μη γίνονται δεκτές ενόσω τα οχήματα παραμένουν ημιτελή. ***Η ταξινόμηση και η θέση σε κυκλοφορία ημιτελών οχημάτων δεν χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση της εφαρμογής του άρθρου 49.***	***Η ταξινόμηση και η θέση σε κυκλοφορία ημιτελών οχημάτων είναι δυνατόν να μη γίνονται δεκτές ενόσω τα οχήματα παραμένουν ημιτελή.***
2. Ο αριθμός των οχημάτων που παράγονται σε μικρή σειρά και που διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους δεν υπερβαίνει τα ετήσια ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο παράρτημα V.	2. Ο αριθμός των οχημάτων που παράγονται σε μικρή σειρά και που διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους δεν υπερβαίνει τα ετήσια ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο παράρτημα V.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι ισχύοντες κανόνες τέλους σειράς απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους ιδιοκτήτες να υποβάλλουν αίτηση για εξαιρέσεις όταν τα οχήματα δεν έχουν ταξινομηθεί πριν από την έναρξη ισχύος των νέων κανονιστικών απαιτήσεων. Δεδομένου ότι οι διαδικασίες διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, αυτό δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο και ανασφάλεια δικαίου χωρίς να παρέχει σαφή οφέλη. Δεδομένου ότι η αποθήκευση οχημάτων είναι δαπανηρή, δεν υπάρχει κίνητρο για την αποθήκευσή τους ούτως ή άλλως. Ως εκ τούτου, ένα έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ εάν το όχημα κατασκευάστηκε πριν από την εφαρμογή των νέων κανόνων.

Τροπολογία 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 48 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	το άρθρο 48 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 51, 52 και 53, οχήματα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή για τα οποία ο κατασκευαστής έχει λάβει την εν λόγω έγκριση τύπου, διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα άρθρα 36 και 37.	*«*1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 51, 52 και 53, οχήματα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ή για τα οποία ο κατασκευαστής έχει λάβει την εν λόγω έγκριση τύπου, διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα άρθρα 36 και 37 ***κατά την ημερομηνία κατασκευής***. ***».***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Αιτιολόγηση

Για να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός της αγοράς και ο διοικητικός φόρτος που προκύπτει από τις μη εναρμονισμένες εθνικές διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς, όπως οι διαφορετικοί μηχανισμοί ποσοστώσεων ή καταληκτικών ημερομηνιών, το πλαίσιο καταχώρισης θα πρέπει να απλουστευθεί. Οι ισχύουσες διαδικασίες δημιουργούν περιττή γραφειοκρατία τόσο για τον

κλάδο όσο και για τις εθνικές αρμόδιες αρχές. Ως εκ τούτου, εάν η ημερομηνία παραγωγής ενός οχήματος προηγείται της εφαρμογής νέας νομικής απαίτησης, το πιστοποιητικό συμμόρφωσής του θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ, εξαλείφοντας έτσι την ανάγκη για επαχθείς διαδικασίες εξαίρεσης τέλους σειράς.

Τροπολογία 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 29 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α) στο άρθρο 29 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:
	3α. Η έγκριση τύπου ΕΕ χορηγείται για μηχανοκίνητο όχημα το οποίο συμμορφώνεται με τα στοιχεία του φακέλου πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 και πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στις σχετικές κανονιστικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ. Έως την 1η Ιανουαρίου 2036, οι νέοι και οι υφιστάμενοι τύποι οχημάτων συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου του παρόντος κανονισμού, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ. Οι προσθήκες στις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙ που εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2026 ή αργότερα δεν είναι υποχρεωτικές για την έγκριση τύπου ολόκληρων οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 140
Henrik Dahl

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:
	4α. Οι τεχνικές απαιτήσεις που εγκρίνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 εφαρμόζονται με αναλογικό και τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο και δεν επιβάλλουν περιττό κόστος στους οικονομικούς φορείς, τους καταναλωτές ή τις δημόσιες αρχές·

Or. en

Τροπολογία 141
Henrik Dahl

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 β (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1β) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4β:
	4β. Οι τεχνικές απαιτήσεις σύμφωνα με την παράγραφο 1 βασίζονται σε ανοικτά, εναρμονισμένα και κοινόχρηστα ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα και εξακολουθούν να συνάδουν με τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τις υποδομές επαναφόρτισης δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων·

Or. en

Τροπολογία 142
Henrik Dahl

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 γ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1γ) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4γ:
	4γ. Οι τεχνικές απαιτήσεις που εγκρίνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν καθιστούν υποχρεωτική τη δυναμικότητα οχήματος προς δίκτυο ή συγκεκριμένα τεχνικά στοιχεία για ιδιωτικό εξοπλισμό επαναφόρτισης, όταν η εν λόγω λειτουργικότητα θα συνεπαγόταν δυσανάλογο πρόσθετο κόστος ή δεν είναι ευλόγως εφαρμόσιμη στο σχετικό πλαίσιο εγκατάστασης·

Or. en

Τροπολογία 143
Henrik Dahl

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 δ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 5 – παράγραφος 4 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1δ) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4δ:
	4δ. Οι τεχνικές απαιτήσεις που εγκρίνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 διασφαλίζουν ότι τα εξουσιοδοτημένα τρίτα μέρη έχουν δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στα δεδομένα και τα σήματα ελέγχου που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης, με την επιφύλαξη της συγκατάθεσης του χρήστη και του εφαρμοστέου ενωσιακού δικαίου·

Or. en

Τροπολογία 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 41 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 41 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:
	5α. Κατά παρέκκλιση από την παρούσα παράγραφο 1, ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση στην εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους για ενδιάμεση έγκριση τύπου ΕΕ για τύπο πλήρως αυτοματοποιημένου οχήματος κατηγορίας Μ ή Ν που παράγεται σε μικρές σειρές και προορίζεται για εμπορική προεγκατάσταση εντός καθορισμένου τομέα επιχειρησιακού σχεδιασμού με σκοπό τη συνεχή επικύρωση του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες. Η εν λόγω έγκριση υπόκειται σε ποσοτικά ετήσια όρια, συνθήκες λειτουργίας, υποχρεώσεις παρακολούθησης κατά τη χρήση και μέγιστη περίοδο ισχύος τριών ετών, με δυνατότητα ανανέωσης για διαδοχικές περιόδους ίσης διάρκειας, υπό την προϋπόθεση ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι ίδιες υποχρεώσεις. Ενδιάμεση έγκριση τύπου που χορηγείται βάσει της παρούσας παραγράφου αναγνωρίζεται και θεωρείται έγκυρη σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης εντός των ορίων του τομέα επιχειρησιακού σχεδιασμού που προσδιορίζεται στο πιστοποιητικό έγκρισης.
	Έως την/τις [Υπηρεσία εκδόσεων: να προστεθεί ημερομηνία έξι μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] η Επιτροπή εκδίδει

	κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82, για τον καθορισμό των εφαρμοστέων τεχνικών απαιτήσεων, των ποσοτικών ορίων, των συνθηκών λειτουργίας, των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων και των όρων υπό τους οποίους τα επιχειρησιακά δεδομένα που συλλέγονται κατά την ενδιάμεση περίοδο έγκρισης τύπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία επικύρωσης προς υποστήριξη αίτησης για πλήρη έγκριση τύπου ΕΕ πλήρους οχήματος, και τροποποιεί αναλόγως τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω όροι, τα όρια και τα σχετικά τέλη θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος των επιχειρήσεων, διασφαλίζοντας ότι οι ΜΜΕ και οι καινοτόμες νεοφυείς επιχειρήσεις μπορούν να επωφεληθούν πλήρως από την εν λόγω διαδικασία.

Or. en

(32018R0858)

Τροπολογία 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 β (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 43 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 43α:
	Άρθρο 43α
	Αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αδειών για τη δοκιμή και την ανάπτυξη αυτοματοποιημένων οχημάτων
	1. Κάθε εθνική άδεια που χορηγείται από κράτος μέλος για τη δοκιμή ή την εμπορική ανάπτυξη αυτοματοποιημένων και πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο

αναγνωρίζεται ως έγκυρη σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης εντός των ορίων του τομέα επιχειρησιακού σχεδιασμού που προσδιορίζεται στην εν λόγω άδεια.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη έχουν δημιουργήσει διασυνοριακή κλίνη δοκιμών για συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης, οι άδειες δοκιμών που χορηγούνται από ένα συμμετέχον κράτος μέλος εντός του γεωγραφικού πεδίου της εν λόγω κλίνης δοκιμών αναγνωρίζονται αυτόματα από τα άλλα συμμετέχοντα κράτη μέλη, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις της Ένωσης.

3. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αντιταχθεί στην αναγνώριση δυνάμει των παραγράφων 1 και 2 μόνο για δεόντως αιτιολογημένους λόγους που αφορούν την οδική ασφάλεια και μόνο εντός 30 εργάσιμων ημερών από την κοινοποίηση της άδειας. Εάν δεν διατυπωθεί αιτιολογημένη αντίρρηση εντός της εν λόγω προθεσμίας, η άδεια θεωρείται ότι έχει αναγνωριστεί και ισχύει σε ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης.

4. Έως την/τις [Υπηρεσία εκδόσεων: έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδιες αρχές για την έγκριση, την αναγνώριση και την ανταλλαγή δεδομένων, όπως αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο.

5. Έως την/τις [Υπηρεσία εκδόσεων: έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 για τη θέσπιση εναρμονισμένων διαδικασιών και ενός μηχανισμού σε επίπεδο Ένωσης, τον οποίο διαχειρίζεται η Επιτροπή ή ορισθείς φορέας της Ένωσης, για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου και για τη θέσπιση της συλλογής και διαβίβασης επιχειρησιακών

δεδομένων από δραστηριότητες δοκιμών και εγκατάστασης.

Or. en

(32018R0858)

Τροπολογία 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 γ (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858
Άρθρο 22 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 22 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:
	6α. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια αυτοματοποιημένων οχημάτων ή πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων, ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ σε βασικό στάδιο ημιτελούς οχήματος ως πλατφόρμας έτοιμης για ADS, πιστοποιώντας ότι τα στοιχεία υλισμικού του οχήματος πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που θα καθοριστούν από την Επιτροπή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ανεξάρτητα από το λογισμικό του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης που πρόκειται να ενσωματωθεί σε μεταγενέστερο στάδιο. Χορηγείται έγκριση τύπου ΕΕ τελικού σταδίου που καλύπτει την ενσωμάτωση του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης σύμφωνα με την παράγραφο 4 και με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1426.
	Η έγκριση τύπου ΕΕ σε βασικό στάδιο που χορηγείται ως πλατφόρμα έτοιμη για ADS σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δεν περιορίζεται σε έναν μόνο

τύπο οχήματος, όταν ο κατασκευαστής ή ο πάροχος τεχνολογίας αποδεικνύει ότι το ίδιο ADS, το οποίο αποτελείται από καθορισμένο συνδυασμό υλισμικού και λογισμικού, μπορεί να ενσωματωθεί σε διάφορους τύπους βασικού οχήματος που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις. Στην περίπτωση αυτή, η έγκριση προσδιορίζει το σχετικό ADS και το εύρος των οχημάτων βάσης στα οποία εφαρμόζεται.

Έως την/τις [Υπηρεσία εκδόσεων: να προστεθεί ημερομηνία έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού] η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82, για τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων υλισμικού για τα βασικά οχήματα έτοιμα για ADS, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων σχετικά με την κάλυψη των αισθητήρων, τα πρότυπα υπολογιστικής πλατφόρμας και τα επίπεδα πλεονασμού και λειτουργικής ακεραιότητας του ενεργοποιητή, καθώς και των τυποποιημένων προδιαγραφών διεπαφής υλισμικού λογισμικού για την ενσωμάτωση συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης στο τελικό στάδιο έγκρισης, με σκοπό τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των πλατφορμών οχημάτων και του λογισμικού συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης που έχουν αναπτυχθεί από διαφορετικούς κατασκευαστές.

Or. en

(32018R0858)

Τροπολογία 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος -1 (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 7 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	– στο άρθρο 7 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:
	«5α. Τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 είναι εξοπλισμένα με σύστημα ανίχνευσης παρουσίας παιδιών ικανό να ανιχνεύει την παρουσία παιδιού που παραμένει εντός του θαλάμου επιβατών μετά τη διακοπή λειτουργίας ή το κλείδωμα του οχήματος και να προειδοποιεί εγκαίρως τον οδηγό ή τον χρήστη του οχήματος και, κατά περίπτωση, να προειδοποιεί για κλιμάκωση ή παρέμβαση.»

Or. en

(32019R2144)

Τροπολογία 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος -1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 7 παράγραφος 6, η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
6. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και ***5*** του παρόντος άρθρου.	«6. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και ***5α*** του παρόντος άρθρου.*»*

Or. en

(32019R2144)

Τροπολογία 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.**.**	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89. ***Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για οχήματα με αμάξωμα φορτηγού τύπου pick-up***. ***Στο πλαίσιο της έκθεσης αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 14, η Επιτροπή αξιολογεί τη συνεχιζόμενη αιτιολόγηση της εν λόγω εξαίρεσης. Εκτός εάν αποφασιστεί διαφορετικά στο πλαίσιο της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 14, η εξαίρεση παύει να ισχύει από τις 31 Δεκεμβρίου 2031.»***

Or. en

Τροπολογία 150
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται ***αποκλειστικά*** με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν

περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89..	διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89. ***Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για οχήματα με αμάξωμα φορτηγού τύπου pick-up***.

Or. en

Τροπολογία 151
Daniel Buda

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας Ν***2*** που κινούνται με ηλεκτρισμό, ***αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με φόρτιση σε πρίζα, και οχήματα κυψελών καυσίμου,*** με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

Or. ro

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να υπάρχει σαφής διατύπωση σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, χρησιμοποιώντας όρους που κατοχυρώθηκαν στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου. Συνεπώς, καλύτερα να αποφεύγονται γενικές διατυπώσεις όπως «οχήματα που κινούνται με ηλεκτρισμό»· προτιμότερη η αναφορά σε σαφείς τεχνικές κατηγορίες.

Τροπολογία 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89**.**	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 που κινούνται ***αποκλειστικά*** με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

Or. en

Τροπολογία 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 ***που κινούνται με ηλεκτρισμό,*** με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.***»*.	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα ημιφορτηγά στη ζώνη των 3,5-4,25 τόνων συχνά εισέρχονται στην κατηγορία N2 λόγω του πρόσθετου βάρους των διαδοχικών υποχρεωτικών απαιτήσεων ασφάλειας που θεσπίστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες, και όχι λόγω προφίλ υψηλότερου κινδύνου, και συνήθως τα εκμεταλλεύονται ΜΜΕ και έμποροι στον τομέα των εθνικών μεταφορών. Η απαίτηση για διάταξη περιορισμού της ταχύτητας μόνο για μη ηλεκτρικά ημιφορτηγά της ίδιας κατηγορίας αυξάνει το κόστος και τη γραφειοκρατία χωρίς κανένα όφελος για την ασφάλεια, δεδομένου ότι οι δοκιμές ασφάλειας έγκρισης τύπου εφαρμόζονται ανεξάρτητα από την πρόωση. Μια τεχνολογικά ουδέτερη εξαίρεση αντικατοπτρίζει τον κανόνα του ταχογράφου και το πεδίο

εφαρμογής του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 89.

Τροπολογία 154
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 ***που κινούνται με ηλεκτρισμό,*** με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.***».***	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

Or. en

Τροπολογία 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5α. Τα οχήματα της κατηγορίας ***N2*** που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.***».***	5α. Τα οχήματα της κατηγορίας ***N2*** που κινούνται με ηλεκτρισμό ***ή υδρογόνο***, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

Or. en

Τροπολογία 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Προστίθεται νέο άρθρο 8α:
	Απαιτήσεις ασφάλειας για συστήματα πτυσσόμενων και ανασυρόμενων χειρολαβών θυρών
	1. Τα οχήματα των κατηγοριών M 1 και N 1 που είναι εξοπλισμένα με πτυσσόμενες, ανασυρόμενες ή ηλεκτρονικά τοποθετήμένες εξωτερικές χειρολαβές θυρών σχεδιάζονται έτσι ώστε οι εν λόγω χειρολαβές να μπορούν να ανοίγουν σε περίπτωση έλλειψης ισχύος, σύγκρουσης, ψύχους ή έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της πυρκαγιάς του οχήματος και της εμβάπτισης σε νερό.
	2. Οι χειρολαβές αυτές περιλαμβάνουν μηχανικό σύστημα παράκαμψης, ανεξάρτητο από την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, το οποίο επιτρέπει το εσωτερικό και εξωτερικό χειροκίνητο άνοιγμα.
	3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων και τεχνικών απαιτήσεων για την ασφάλεια των εν λόγω χειρολαβών.

Or. en

(32019R2144)

Τροπολογία 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 14 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/2144, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:
	«Επιπλέον, η Επιτροπή αξιολογεί το περιθώριο που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 5α για οχήματα της κατηγορίας N2 που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, τα οποία δεν είναι εξοπλισμένα με διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας όσον αφορά δυνητικούς κινδύνους για την ασφάλεια και βελτιώσεις στην ενεργειακή πυκνότητα της μπαταρίας που θα μπορούσαν να στηρίξουν την προς τα κάτω αναθεώρηση της τιμής των 4,25 τόνων. Εάν η αξιολόγηση υποστηρίζει μια τέτοια αναθεώρηση, περιορίζεται σε νέα παραγωγή από συγκεκριμένη ημερομηνία και η Επιτροπή υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση.»

Or. en

(32019R2144)

Αιτιολόγηση

Δεν διενεργήθηκε εκτίμηση επιπτώσεων στο πλαίσιο της παρούσας νομοθετικής πρότασης και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να διενεργηθεί κατάλληλη αξιολόγηση στο πλαίσιο της επανεξέτασης του κανονισμού 2019/2144.

Τροπολογία 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 9 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/2144 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:
	5β. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α), σχετικά με το επίπεδο των ορίων εκπομπών πέδησης για οχήματα των κατηγοριών M2, N2, M3 και N3 που καθορίζονται στον πίνακα 8 του παραρτήματος I.

Or. en

(32019R2144)

Αιτιολόγηση

Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν τα όρια εκπομπών πέδησης για βαρέα και ελαφρά οχήματα. Δεδομένου ότι ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO2 κατά 90 % επιτρέπει στα οχήματα εσωτερικής καύσης και τα υβριδικά οχήματα να παραμείνουν διαθέσιμα μετά το 2035, τα προτεινόμενα όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να καλύπτουν διάφορες τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος και όχι μόνο τα ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη. Επιπλέον, τα μελλοντικά όρια για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα πρέπει να εξισορροπούν τις επιπτώσεις της οδήγησης εντός πόλεων και προαστίων με την ταχεία αύξηση των ηλεκτροκίνητων στόλων με βάση τη σχέση κόστους-οφέλους, σύμφωνα με την επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

Τροπολογία 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Σάκης Αρναούτογλου, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ζα):

«ζα) σύστημα διακοπής της φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων επί του οχήματος, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 12.»

Or. en

(32019R2144)

Αιτιολόγηση

Τα σημεία φόρτισης βρίσκονται συχνά σε απομακρυσμένες ή απομονωμένες περιοχές, όπου οι επιβάτες ενδέχεται να αντιμετωπίζουν καταστάσεις στις οποίες δεν είναι δυνατή η ασφαλής έξοδος από το όχημα για τη διακοπή μιας φόρτισης. Ένας τυποποιημένος μηχανισμός επί του οχήματος που επιτρέπει στον οδηγό να διακόπτει τη φόρτιση ανά πάσα στιγμή αντιμετωπίζει αυτό το κενό ασφάλειας. Οι τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων διεπαφής και διαλειτουργικότητας με τα υφιστάμενα πρότυπα φόρτισης, καθορίζονται από την Επιτροπή με κατ' εξουσιοδότηση πράξη δυνάμει του άρθρου 12, διασφαλίζοντας την ευθυγράμμιση με τα σχετικά πρότυπα.

Τροπολογία 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Article 3 – subparagraph 2 – point 50a (new)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 3 προστίθεται το ακόλουθο σημείο 50α):
	50α) «όχημα που κινείται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα» (VEEF): επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που κινείται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του·

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Η θέσπιση κατηγορίας για τα οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα διασφαλίζει τεχνολογική ουδετερότητα και ισότιμους όρους ανταγωνισμού με τα ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία.

Τροπολογία 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Article 3 – subparagraph 2 – point 50c (new)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 3 προστίθεται το σημείο 50γα):
	50γ) «σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου»: σύστημα σχεδιασμένο ώστε να αποκλείει τη χρήση καυσίμων διαφορετικών από τα επιλέξιμα καύσιμα από όχημα που κινείται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα·

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Σε περίπτωση λειτουργίας οχήματος με μη επιλέξιμα καύσιμα, απαιτείται σύστημα προτροπής. Το σύστημα προτροπής καυσίμου είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε, στο τελευταίο στάδιο, να απενεργοποιεί το όχημα σε περίπτωση εισαγωγής ορυκτών καυσίμων, αλλά μόνο αφού ένα ευέλικτο, κλιμακούμενο σύστημα προειδοποίησης ειδοποιήσει τον οδηγό για την κατάσταση.

Τροπολογία 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος -1 (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 50 β (νέο)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 3 παράγραφος 2, προστίθεται το εξής σημείο:
	50β) «επιλέξιμα καύσιμα»: όλα τα καύσιμα που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 για τις ανανεώσιμες πηγές

ενέργειας και πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας της εν λόγω οδηγίας.

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Η προσέγγιση αυτή εγγυάται τη νομική συνοχή σε ολόκληρη τη νομοθεσία της ΕΕ.

Τροπολογία 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος -1 (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 50 γ (νέο)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 3 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 50γ):
	50γ) «οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου»: διάταξη που έχει σχεδιαστεί για να επαληθεύει ότι ένα όχημα που λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα εφοδιάζεται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα·

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Για να μπορεί να επαληθεύεται ότι ένα όχημα λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα, απαιτείται «οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου» για να αποδεικνύεται ότι το αντίστοιχο όχημα τροφοδοτείται αποκλειστικά με τα εν λόγω επιλέξιμα καύσιμα.

Τροπολογία 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 4 – παράγραφος 5

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 4, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
5. Οι κατασκευαστές δεν σχεδιάζουν, δεν κατασκευάζουν και δεν συναρμολογούν οχήματα με διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής.	5. Οι κατασκευαστές δεν σχεδιάζουν, δεν κατασκευάζουν και δεν συναρμολογούν οχήματα με διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής. ***Όταν μια διάταξη ή στρατηγική έχει εγκριθεί από την αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και την εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχεία α) έως γ) και στο άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχεία ιθ) και κα) αυτού, συμπεριλαμβανομένης της σχετικής τεκμηρίωσης, η εν λόγω διάταξη ή στρατηγική δεν συνιστά διάταξη αναστολής ή στρατηγική αναστολής ή στρατηγική σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.»***

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Οι τροποποιήσεις αυτές αποσκοπούν στη θέσπιση πενταετούς μορατόριουμ στην εφαρμογή του Euro 7 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στόχος είναι να δοθεί η δυνατότητα στους κατασκευαστές να επικεντρώσουν τις επενδύσεις στην απανθρακοποίηση των βαρέων επαγγελματικών εμπορευμάτων και των επιβατικών μεταφορών, σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και το CO2, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η Επιτροπή εξακολουθεί να προετοιμάζει τις αναγκαίες εκτελεστικές πράξεις για την παροχή ασφάλειας δικαίου και επαρκούς χρόνου παράδοσης στη βιομηχανία.

Τροπολογία 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Article 4 – paragraph 4 – paragraph 1a (new)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:
	«1α. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και, κατά περίπτωση, τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζονται σωρευτικά και διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών και την αδιάλειπτη επιχειρησιακή διαθεσιμότητα οχημάτων και μηχανημάτων υπό όλες τις κανονικές και ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες λειτουργίας σε ολόκληρη την Ένωση. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, βαθμονομούν και παρακολουθούν τα συστήματα ελέγχου των εκπομπών που βασίζονται σε αντιδραστήρια, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής, κατά τρόπο ώστε τα συστήματα αυτά να διατηρούν πλήρη λειτουργική ικανότητα σε όλες τις περιπτώσεις λειτουργικής χρήσης που είναι χαρακτηριστικές της εφοδιαστικής μεταφορών, των κατασκευών, της εξόρυξης, της δασοκομίας, της γεωργίας, της διαχείρισης αποβλήτων και άλλων βιομηχανικών εφαρμογών και εφαρμογών συνεχούς ή υψηλής χρήσης.
	Όταν οι συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών που οδηγούν σε κρυστάλλωση ή ψύξη αντιδραστηρίου, βλάπτουν ή ενδέχεται να βλάψουν τις επιδόσεις του συστήματος, ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:
	α) τα συστήματα ελέγχου των εκπομπών τροποποιούνται, προσαρμόζονται ή υποστηρίζονται από εναλλακτικές τεχνικές λύσεις, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εναλλακτικών αντιδραστηρίων, χωρίς καθυστέρηση·
	β) οι ισοδύναμες επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές αποδεικνύονται και διατηρούνται ανά πάσα στιγμή υπό όλες

τις εφαρμοστέες συνθήκες δοκιμής και λειτουργίας σε πραγματικές συνθήκες·

γ) δεν σημειώνεται μείωση της λειτουργικής διαθεσιμότητας που υπερβαίνει τα όρια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών· και

δ) η συμμόρφωση με τα ισχύοντα όρια εκπομπών δεν αναστέλλεται, διακόπτεται ή μειώνεται υπό οποιεσδήποτε συνθήκες λειτουργίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

Or. en

Τροπολογία 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος -1 (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 4, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα με σκοπό να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο παράρτημα III και της τήρησης των τιμών που δηλώνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV. Τα εν λόγω οχήματα χαρακτηρίζονται ως οχήματα «Euro 7».	Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα με σκοπό να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο παράρτημα III και***, κατά περίπτωση,*** της τήρησης των ***μέγιστων*** τιμών ***RDE*** που δηλώνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV. Τα εν λόγω οχήματα χαρακτηρίζονται ως οχήματα «Euro 7». ***».***

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Τροπολογία 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	-1) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 4α:
	Άρθρο 4α
	Ειδικές απαιτήσεις και διατάξεις για οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF)
	1. Τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ως οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF), εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει αυτού, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν άρθρο. Οι ειδικές εκπομπές CO2 ενός VEEF είναι 0 g CO2/km. Η τιμή αυτή καταγράφεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 36 του

κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και ισχύει για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Η μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO2 δεν απαιτεί τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου σε L/100 km κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου, την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής ή τις δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει.

2. Ένα VEEF είναι εξοπλισμένο με οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου και σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου. Τα συστήματα αυτά σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και εγκαθίστανται κατά τρόπο που εξασφαλίζει προστασία από παραποιήσεις. Το στόμιο εισόδου καυσίμου φέρει κατάλληλη σήμανση που υποδεικνύει ότι ο κινητήρας λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα.

3. Η οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου είναι σε θέση να εντοπίζει, κατά τη λειτουργία του οχήματος και σε κάθε συμβάν τροφοδοσίας καυσίμου, αν το όχημα λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα. Ειδικότερα, είναι σε θέση να ανιχνεύει τη χρήση καυσίμων ή μειγμάτων καυσίμων που δεν χαρακτηρίζονται ως επιλέξιμα καύσιμα μέσω τεχνικά κατάλληλης μεθόδου παρακολούθησης και του συνδυασμού τους. Η μέθοδος αυτή θα μπορούσε να περιλαμβάνει τις ακόλουθες μεθόδους με βάση τις ακόλουθες προσεγγίσεις ή οποιαδήποτε άλλη τεχνικά κατάλληλη μέθοδο παρακολούθησης:

α) διατερματικό ψηφιακό σύστημα ιχνηλασιμότητας για επιλέξιμα καύσιμα σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης επικυρωμένων ψηφιακών αρχείων και ψηφιακής χειραψίας που συνδέει το συμβάν τροφοδοσίας καυσίμου με το συγκεκριμένο όχημα και σημείο τροφοδοσίας καυσίμου·

β) ανίχνευση επί του οχήματος της χρήσης μη επιλέξιμων καυσίμων με την επεξεργασία υφιστάμενων σημάτων και

λειτουργιών του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των σημάτων που παράγονται από τις μονάδες ελέγχου του οχήματος και τα σχετικά συστήματα αισθητήρων·

γ) ταυτοποίηση επί του πλοίου της σύνθεσης του καυσίμου με μοριακή, φασματοσκοπική ή συγκρίσιμη αναλυτική ανίχνευση, η οποία καθιστά δυνατή την άμεση επαλήθευση του αν το χρησιμοποιούμενο καύσιμο μπορεί να χαρακτηριστεί ως επιλέξιμο καύσιμο·

δ) ασφαλή αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ του οχήματος και του εξοπλισμού τροφοδοσίας καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων επαλήθευσης ταυτότητας και ακεραιότητας για το συμβάν τροφοδοσίας καυσίμου και, κατά περίπτωση, τεχνικών μέτρων που καθιστούν δυνατή την τροφοδοσία καυσίμου με επιλέξιμα καύσιμα και αποτρέπουν την τροφοδοσία καυσίμου με μη επιλέξιμα καύσιμα·

ε) σύστημα κατανομής ισοζυγίου μάζας, σύμφωνα με το οποίο οι ποσότητες επιλέξιμων καυσίμων που διατίθενται στην αγορά τεκμηριώνονται με επαληθεύσιμα αρχεία και κατανέμονται στη χρήση συγκεκριμένων οχημάτων σε ποσότητες που αντιστοιχούν στην καταλογιστέα κατανάλωσή τους· καθώς και μια προσέγγιση εξισορρόπησης που βασίζεται σε ψηφιακά αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με την οποία η χρήση καυσίμου που αποδίδεται σε ένα όχημα παρακολουθείται και αντιπαραβάλλεται με ψηφιακά αποδεικτικά στοιχεία (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών ή ισοδύναμων αρχείων) χωρίς να απαιτείται χειραψία του συμβάντος τροφοδοσίας καυσίμου με το σημείο τροφοδοσίας καυσίμου· Όταν η οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου διαπιστώνει ότι ένα VEEF δεν λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα, το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου ενεργοποιείται αυτόματα.

4. Το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου προειδοποιεί τον οδηγό όταν δεν λειτουργεί ένα VEEF με επιλέξιμα καύσιμα και αποτρέπει, μετά από σύστημα κλιμακούμενης προειδοποίησης, την περαιτέρω λειτουργία του οχήματος. Αυτό μπορεί, ειδικότερα, να επιτευχθεί με την οριστική παρεμπόδιση της (εκ νέου) εκκίνησης του οχήματος.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου μπορεί, σε εξαιρετικές περιστάσεις, να επιτρέπει στον οδηγό παράκαμψη περιορισμένης απόστασης, όταν η παράκαμψη αυτή είναι αναγκαία για να αποφευχθεί δυσανάλογος περιορισμός της κινητικότητας, ιδίως

α) σε περιοχές της Ένωσης στις οποίες δεν υπάρχει ευλόγως προσβάσιμη επιλογή τροφοδοσίας καυσίμου με επιλέξιμα καύσιμα σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων· ή

β) όταν το όχημα χρησιμοποιείται εκτός του εδάφους της Ένωσης. Η παράκαμψη που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία και δεν επιτρέπει τη λειτουργία του οχήματος σε μόνιμη βάση ή πέραν του περιορισμού της απόστασης χωρίς επιλέξιμα καύσιμα.

6. Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ για την οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου και/ή το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου, υπό την προϋπόθεση ότι έχει αποδειχθεί η συμμόρφωση με το παρόν άρθρο. Η έγκριση αυτή δεν συνιστά από μόνη της έγκριση τύπου οχήματος ως VEEF και δεν θίγει τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που ισχύουν για την έγκριση τύπου οχημάτων ως VEEF. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλες τις εγκρίσεις για την οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου και/ή το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο εντός 30 ημερών από την ημερομηνία έκδοσης. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει

ουδέτερη περίληψη των τεχνικών προδιαγραφών της εγκεκριμένης οθόνης τροφοδοσίας καυσίμου και/ή του συστήματος προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερών τεχνικών και διαδικαστικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των οθονών και/ή των συστημάτων προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου.

7. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό ενιαίων διαδικασιών και τεχνικών προδιαγραφών για την έγκριση τύπου VEEF όσον αφορά τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων σχετικά με την προστασία από παραποιήσεις, τις δοκιμές και την εφαρμογή της παρέκκλισης σύμφωνα με την παράγραφο 5. Αυτό περιλαμβάνει τις αναγκαίες τροποποιήσεις των παραρτημάτων I, II, IX και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2025/1706 της Επιτροπής και του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής.

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 4α θεσπίζει τη νομική βάση για μια νέα κατηγορία οχημάτων, «οχήματα που τροφοδοτούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα» (VEEF). Η παράγραφος 3 του προτεινόμενου άρθρου ορίζει ένα σύνολο επιλέξιμων μεθοδολογιών παρακολούθησης. Οι παράγραφοι 4 και 5 εισάγουν έννοιες προτροπής που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με αναλογικό και φιλικό προς τον χρήστη τρόπο. Η παράγραφος 6 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εγκρίνουν πρόσθετες μεθοδολογίες παρακολούθησης που ενδέχεται να αναπτυχθούν στο μέλλον. Η παράγραφος 7 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει τις αναγκαίες εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την επιχειρησιακή εφαρμογή της έννοιας VEEF.

Τροπολογία 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 7 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:
	«1α. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οποιοδήποτε σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων που χρησιμοποιεί αντιδραστήριο, διατηρεί τη λειτουργία ελέγχου σε όλες τις συνθήκες περιβάλλοντος, ειδικά σε χαμηλή θερμοκρασία.»

Or. en

(32024R1257)

Τροπολογία 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 7 προστίθεται η παράγραφος 1α:
	«1α. Για ένα VEEF, δεν απαιτείται η μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO2, ενώ η μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου σε L/100 km απαιτείται στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου. Στην αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές, ο κατασκευαστής αναφέρει ότι ο κινητήρας του οχήματος λειτουργεί αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα. Ο κατασκευαστής υποβάλλει επίσης πληροφορίες σχετικά με την οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου και το σύστημα προτροπής τροφοδοσίας καυσίμου, καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία της οθόνης τροφοδοσίας καυσίμου και του συστήματος προτροπής

τροφοδοσίας καυσίμου από παρεμβάσεις παραποίησης και μη εξουσιοδοτημένες τροποποιήσεις.»

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 καθορίζει τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την έγκριση τύπου εκπομπών. Η τροποποίηση αποτελεί αναγκαία τεχνική προσαρμογή ώστε να συμπεριληφθούν τα VEEF, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την οθόνη τροφοδοσίας καυσίμου και το σύστημα προτροπής.

Τροπολογία 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος -1 (νέα)
Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257
Άρθρο 7 – παράγραφος 2 α (νέα)

Ισχύον κείμενο	*Τροπολογία*
	-1) στο άρθρο 7 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:
	2α. Οι κατασκευαστές παρέχουν στην αρχή έγκρισης υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης όσον αφορά την ανθεκτικότητα και την απουσία μη φυσιολογικών ρυθμών αστοχίας του συστήματος έγχυσης αντιδραστηρίου σε δυναμικές συνθήκες υπό τις οποίες το αντιδραστήριο που καθορίζεται στην έγκριση τύπου ψύχεται και αποψύχεται επανειλημμένα. Τα συστήματα αυτά πρέπει να είναι ανθεκτικά στις απαιτήσεις διάρκειας ζωής του πίνακα 1 του παραρτήματος IV.

Or. en

(32024R1257)

Αιτιολόγηση

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.