

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

2007/0297(COD)

8.5.2008

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

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

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγητής: Guido Sacconi

Συντάκτης γνωμοδότησης (*): Werner Langen, Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

(*): Συνδεδεμένες επιτροπές - Άρθρο 47 του Κανονισμού

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
 - **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
 - **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
 - *** Σύμφωνη γνώμη
*πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
 - ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
 - ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
 - ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου
- (Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες. Για τις τροποποιητικές πράξεις, τα παραμένοντα αμετάβλητα τμήματα ήδη υπάρχουσας διάταξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει ενώ η Επιτροπή δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με *έντονους* χαρακτήρες. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής : [...]. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	13

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2007)0856),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0022/2008),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας, της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων (A6-0000/2008),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας.

ευρωπαϊκής βιομηχανίας και δημιουργούνται περισσότερες και υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας. ***Η Επιτροπή μπορεί να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα να περιληφθούν τα μέτρα της οικο-καινοτομίας στην αναθεώρηση των διαδικασιών ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 14(3) του Κανονισμού 715/2007.***

Or. it

Αιτιολόγηση

Αναγνωρίζεται η σπουδαιότητα των μέτρων αυτών και καλείται η Επιτροπή να τα λάβει υπόψη κατά την αναθεώρηση των διαδικασιών ελέγχου.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

της Ευρωπαϊκής Ένωσης *κα ι να χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη των ερευνητικών και καινοτόμων δραστηριοτήτων για την μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.*

Or. it

Αιτιολόγηση

Έχει ιδιαίτερη σημασία να διατίθενται τα ποσά αυτά για την υποστήριξη των ερευνητικών και καινοτόμων δραστηριοτήτων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Αντικείμενο και στόχοι

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

Τροπολογία

Αντικείμενο και στόχοι

Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο **της μείωσης των εκπομπών CO₂ εντός της ΕΕ και στον τομέα των μεταφορών. Ο κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων στα 120 g CO₂/km από 1ης Ιανουαρίου 2012.** Ο κανονισμός ορίζει την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του. Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε βελτίωση κατά 10 g/km στο πλαίσιο της κοινοτικής ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Ο κανονισμός ορίζει επίσης όριο της τιμής των μέσων εκπομπών CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων στα 95 g CO₂/km από 1ης Ιανουαρίου 2020.

Or. it

Αιτιολόγηση

Και ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο των στόχων μείωσης των συνολικών εκπομπών CO₂. Προτείνεται ένα όριο της τιμής των μέσων εκπομπών CO₂ στα 95 g CO₂/km από 1ης Ιανουαρίου 2020, σε συμφωνία με ό,τι ψηφίσθηκε από το Κοινοβούλιο με το ψήφισμα για την κοινοτική στρατηγική για την μείωση των εκπομπών CO₂ το οποίο ενεκρίθη στις 24 Οκτωβρίου 2007.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 - παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. it

Αιτιολόγηση

Η διαγραφή της μάζας ως αναφοράς για το πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού έχει το νόημα να μην αποκλείονται βαρέα οχήματα από αυτήν τη νομοθετική ρύθμιση.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα I ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

Τροπολογία

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα I ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 9, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση.

Για το ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2020 και για κάθε επόμενο έτος, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των οχημάτων θα ορίζονται βάσει της αναθεώρησης σύμφωνα με το άρθρο 10.

Or. it

Αιτιολόγηση

Ο στόχος για τις ειδικές εκπομπές θα ορίζεται από την Επιτροπή βάσει αναθεώρησης του παρόντος Κανονισμού.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 - παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

5. Τα ποσά από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θεωρούνται έσοδο για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης ***και χρησιμοποιούνται για την επέκταση των ερευνητικών δραστηριοτήτων με σκοπό την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των οχημάτων και την ανάπτυξη***

οχημάτων με μηδενικές εκπομπές.

Or. it

Αιτιολόγηση

Έχει ιδιαίτερη σημασία τα έσοδα αυτά να διοχετεύονται για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 - παράγραφος 1 - εδάφιο δα (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) η μέση μάζα για όλα τα καινούργια επιβατικά οχήματα στην Κοινότητα κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Or. it

Αιτιολόγηση

Προτείνεται η δημοσιοποίηση και της μέσης μάζας για όλα τα καινούργια επιβατικά οχήματα.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 - παράγραφος 2α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Μέχρι την 30ή Ιουνίου 2016, και στη συνέχεια την 30ή Ιουνίου ανά τριετία, η Επιτροπή τροποποιεί το Παράρτημα I εις τρόπον ώστε ο αριθμός M_0 να εκφράζει τον μέσο όρο της μέσης μάζας των καινούργιων επιβατικών οχημάτων κατά τα τρία τελευταία ημερολογιακά έτη για τα οποία έχει δημοσιευθεί μία μέση μάζα σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, (δ α). Η τροποποίηση αυτή αρχίζει να εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου του

επομένου έτους.

Η τροποποίηση αυτή, δεδομένου ότι αφορά την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, εγκρίνεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 12(3).

Or. it

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή μπορεί να τροποποιεί ανά τριετία το Παράρτημα I, σύμφωνα με την διαδικασία της επιτροπολογίας βάσει της εξέλιξης της μέσης μάζας όλων των καινούργιων επιβατικών οχημάτων.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 - παράγραφος 3α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2014 η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση κανονισμού για τον καθορισμό του μέσου επιπέδου εκπομπών, οι οποίες σε κάθε περίπτωση δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα 95 g, για τον νέο στόλο οχημάτων και πρέπει να επιτευχθεί μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020.

Της προτάσεως αυτής πρέπει να προηγείται συνολική αξιολόγηση των επιπτώσεών της στην βιομηχανία και τις συναφείς δραστηριότητες στον τομέα του αυτοκινήτου και να συνοδεύεται από ακριβή ανάλυση του κόστους και των πλεονεκτημάτων, λαμβανομένης υπόψη της ανάπτυξης τεχνολογικών καινοτομιών για την μείωση του CO₂.

Κατά τον καθορισμό του μέσου επιπέδου εκπομπών η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις των διεθνών συμφωνιών για την περίοδο μετά το 2012.

Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης εάν είναι σκόπιμο να εγκαταλειφθεί η σημερινή

διάκριση μεταξύ των διαφόρων μέτρων που συγκλίνουν στη επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου, ειδικότερα των μέτρων για τους κινητήρες και άλλων συμπληρωματικών μέτρων.

Or. it

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή θα καθορίσει το μέσο επίπεδο εκπομπών κατά την αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού. Το επίπεδο αυτό, το οποίο δεν πρέπει επ' ουδενί να υπερβαίνει το 95 g/km, θα καθορίζεται λαμβανομένης υπόψη της ανάπτυξης τεχνολογικών καινοτομιών και του αποτελέσματος των διεθνών διαπραγματεύσεων. Ο εισηγητής επιθυμεί να εγκαταλείψει η Επιτροπή την σημερινή διάκριση μεταξύ συμπληρωματικών μέτρων και μέτρων για την βελτίωση των κινητήρων.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2010, οι κατασκευαστές μεριμνούν ώστε με ετικέτες, αφίσες ή διαφημιστική τεκμηρίωση και υλικό του τύπου που αναφέρεται στα άρθρα 3, 5 και 6 της οδηγίας 1999/94/ΕΚ να επισημαίνεται η έκταση στην οποία οι ειδικές εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων που προσφέρονται προς πώληση διαφέρουν από το στόχο ειδικών εκπομπών για το εν λόγω επιβατικό αυτοκίνητο κατά τις διατάξεις του Παραρτήματος I.

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2010, οι παρεχόμενες πληροφορίες στους καταναλωτές σχετικά με τις ειδικές εκπομπές CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων θα ρυθμίζονται από την οδηγία 1999/94/ΕΚ.

Or. it

Αιτιολόγηση

Η οδηγία 1999/94/ΕΚ αποτελεί καταλληλότερο πλαίσιο για τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους καταναλωτές.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η πρόταση κανονισμού που καθορίζει τα πρότυπα επιδόσεων σε θέματα εκπομπών CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα εγγράφεται στο πλαίσιο μιας περισσότερο φιλόδοξης στρατηγικής για την εφαρμογή της οποίας η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέλαβε τη σταθερή δέσμευση να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% μέχρι το 2020.

Οι οδικές μεταφορές, οι οποίες παράγουν το 12% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακος, είναι η δεύτερη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ και, κυρίως, ένας τομέας στον οποίο οι εκπομπές εξακολουθούν να αυξάνονται. Οι σημαντικές προόδους που σημειώθηκαν χάρη στις τεχνολογίες που εφαρμόστηκαν στην κατασκευή των αυτοκινήτων δεν ήρκεσαν για την εξουδετέρωση των επιπτώσεων από την αύξηση της κυκλοφορίας και των διαστάσεων των οχημάτων.

Η διαδικασία προσέγγισης για την επεξεργασία του κανονισμού αυτού είναι γνωστή. Ήδη από το 1998, οι συμφωνίες που συνήφθησαν οικειοθελώς μεταξύ της Επιτροπής και των αυτοκινητοβιομηχανιών συνέβαλαν σε μια μείωση της τάξεως του 13,5% των εκπομπών CO₂ εν σχέσει προς το 1995, οι συμφωνίες αυτές όμως κρίνονται ανεπαρκείς για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων. Τον Φεβρουάριο του 2007 η Επιτροπή πρότεινε την έγκριση ολοκληρωμένης προσέγγισης επικεντρωμένης σε δύο στοιχεία: την μείωση των εκπομπών μέσω της βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130g CO₂/χλμ. κατά μέσο όρο στο επίπεδο των νέων οχημάτων και μια περαιτέρω μείωση, προ του 2012, κατά 10g CO₂/χλμ. χάρη σε άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις καθώς και μεγαλύτερη χρήση βιοκαυσίμων. Το Κοινοβούλιο, με το ψήφισμά του Οκτωβρίου 2007, δέχθηκε ασμένως την αρχή της ολοκληρωμένης προσέγγισης, τασσόμενο πάντως υπέρ της έγκρισης περισσότερο φιλόδοξων στόχων και σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, ήτοι μείωση στα 125g CO₂/χλμ. μέχρι το 2015 και τον καθορισμό μακροπρόθεσμου στόχου στα 95g CO₂/χλμ. μέχρι το 2020 και, ενδεχομένως, 70g CO₂/χλμ. μέχρι το 2025.

Η πρόταση κανονισμού που κατατίθεται σήμερα συμφωνεί με το πνεύμα και τους στόχους της προηγούμενης ανακοίνωσης, ειδικότερα όσον αφορά τους στόχους, τις προθεσμίες και την εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης. Εξάλλου, προβλέπει κατανομή της προσπάθειας, καθώς ανατίθεται σε κάθε κατασκευαστή ένας συγκεκριμένος στόχος τον οποίο πρέπει να επιτύχει με βάση την παράμετρο της χρησιμότητας της «μάζας». Στον κατασκευαστή που δεν θα επιτύγχανε τους στόχους που θα του έχουν υποδειχθεί θα επιβάλλονταν κυρώσεις οι οποίες θα υπολογίζονται σύμφωνα με ένα ορισμένο ποσοστό βάσης, το οποίο θα αυξάνεται από το 2012 και μετά. Προβλέπεται ένας μηχανισμός εξαίρεσης για τους κατασκευαστές που δεν θα έχουν πωλήσει άνω των 10.000 μονάδων στην ΕΕ, στους οποίους θα ορίζεται πάντως ένας ειδικός «ad hoc» στόχος, και ο οποίος θα προκύπτει από διαπραγμάτευση με την Επιτροπή. Τέλος η πρόταση επιτρέπει στους καταναλωτές τη δυνατότητα σύστασης ομάδων προκειμένου να επιτύχουν συλλογικά τους καθορισθέντες στόχους.

Ο εισηγητής δεν μπορεί παρά να εκφράσει μια γενική θετική εκτίμηση για το σύνολο της πρότασης κανονισμού και ειδικότερα υποστηρίζει το θέμα, τους στόχους και τις σκοπιμότητές της. Έχει την άποψη ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει επίσης να κληθεί να επιτύχει τους γενικούς στόχους της μείωσης των εκπομπών CO₂, αναγνωρίζοντας

πάντως όλες τις ιδιαιτερότητες του θέματος (συμπεριφορά του οδηγού, ανανέωση του στόλου των οχημάτων, ποιότητα των υποδομών). Κατόπιν τούτου, παρά την θετική του γνώμη για τους στόχους και το χρονοδιάγραμμα που καθορίζονται από την Επιτροπή, ο εισηγητής θεωρεί ότι έχει αποφασιστική σημασία να επιβεβαιωθεί εκ νέου η θέση του Κοινοβουλίου όσον αφορά τους μακροπρόθεσμους στόχους, προτείνοντας την επίτευξη μέχρι το 2020 ενός μέσου επιπέδου εκπομπών το οποίο δεν θα υπερβαίνει τα 95g CO₂/χλμ. Η ακριβής ποσοτικοποίηση του στόχου - για τον οποίο ο εισηγητής επιθυμεί να καταστεί περισσότερο φιλόδοξος - θα πραγματοποιηθεί από την Επιτροπή μετά από αναθεώρηση του κανονισμού η οποία θα γίνει μέχρι το 2014 και της οποίας θα προηγείται η συνολική αξιολόγηση των επιπτώσεων σε συνδυασμό με την ανάλυση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων σε ολόκληρη την αλυσίδα της παραγωγής.

Ο εισηγητής συμφωνεί με την επιλογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης για την φάση έναρξης του συστήματος, διερωτάται όμως εάν δεν θα ήταν σκοπιμότερο να έχουν αυτοκινητοβιομηχανίες τη δυνατότητα να αποφασίσουν οι ίδιες τους τρόπους υλοποίησης του ειδικού στόχου που θα τους έχει ταχθεί. Η υλοποίηση των στόχων των αυτοκινητοβιομηχανιών χάρη σε τεχνικές βελτιώσεις, συμπληρωματικά μέτρα ή άλλα μέτρα θα έπρεπε να είναι δικό τους θέμα χωρίς την παρέμβαση του νομοθέτη, υπό την προϋπόθεση ότι ο στόχος θα είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθεί και να μετρηθεί με τα υπάρχοντα και τα μελλοντικά μέσα. Κατά συνέπεια, ο εισηγητής ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει τη δυνατότητα εγκατάλειψης μακροπρόθεσμα της διάκρισης μεταξύ συμπληρωματικών μέτρων και μέτρων που αφορούν τους κινητήρες.

Η ίδια παρατήρηση μπορεί να έχει εφαρμογή και όσον αφορά την επιλογή του κριτηρίου της χρησιμότητας. Η Επιτροπή επιλέγει στην πρότασή της την παράμετρο της μάζας, η οποία, κατά την δήλωσή της, *«παρέχει ικανοποιητική αντιστοιχία με τις σημερινές εκπομπές και, συνεπώς, θα επέτρεπε τον καθορισμό περισσότερο ρεαλιστικών και ουδέτερων στόχων από την άποψη του ανταγωνισμού. Εξάλλου, τα στοιχεία που αφορούν το σύνολο των οχημάτων είναι εύκολα προσπελάσιμα»*. Εντούτοις, η Επιτροπή δεν αποκλείει εκ προοιμίου το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης άλλης παραμέτρου, αντιθέτως εκτιμά ότι είναι σκόπιμο να *«συλλεγούν επίσης τα στοιχεία που αφορούν την άλλη παράμετρο σχετικά με τη χρησιμότητα, ήτοι το αποτύπωμα (το οποίο αντιστοιχεί στο μετατόξιο επί το μεταξόνιο)»*. Το Κοινοβούλιο, με το ψήφισμα του Οκτωβρίου, απέρριψε με μεγάλη πλειοψηφία την επιλογή της παραμέτρου της μάζας, επιβεβαιώνοντας έτσι την επιλογή του αποτυπώματος. Ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι, από περιβαλλοντική άποψη, το κριτήριο του αποτυπώματος παρουσιάζει μεγαλύτερες εγγυήσεις με την έννοια ότι υπόκειται ολιγότερο σε ενδεχόμενες στρεβλές επιπτώσεις (αύξηση της μάζας προκειμένου να επιτυγχάνεται ολιγότερο αυστηρή μείωση ενός στόχου). Δεν προτείνει επί του παρόντος καμία τροπολογία στην πρόταση της Επιτροπής με σκοπό την τροποποίηση του κριτηρίου της χρησιμότητας, επιφυλάσσεται όμως να επανέλθει επί της προτάσεως κατά τις διαδοχικές φάσεις της νομοθετικής διαδικασίας.

Όσον αφορά την καταβολή αποζημιώσεων για τις πλεονασματικές εκπομπές, ο εισηγητής προτείνει να χρησιμοποιηθεί το προϊόν τους για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων περαιτέρω έρευνας (λ.χ. τεχνολογίες για την κατασκευή καθαρών θερμικών κινητήρων με καλή ενεργειακή απόδοση ή ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας) αλλά και καινοτόμες τεχνολογίες (λ.χ., το υδρογόνο και ο συσσωρευτής με καύσιμο, η ανάπτυξη επαναφορτιζόμενων υβριδικών κινητήρων, βιοκαυσίμων δεύτερης γενεάς).

Όσον αφορά τις κυρώσεις που πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση μη επίτευξης του καθορισθέντος στόχου, ο εισηγητής συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής, είναι όμως διατεθειμένος να εξετάσει λύσεις οι οποίες να επιτρέπουν να καταστεί το σύστημα περισσότερο ευέλικτο κατά την πρώτη φάση της εφαρμογής του (2012-2015) καθώς και να ανταμείβονται και να ενθαρρύνονται οι κατασκευαστές που επιδεικνύουν συνεργασιμότητα.

Ο εισηγητής προτείνει επίσης να επέλθουν στην πρόταση της Επιτροπής μια σειρά τεχνικών προσαρμογών, οι οποίες συνίστανται στην κατάργηση, όσον αφορά τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής, της αναφοράς στη μέγιστη μάζα των 2.610kg, διότι με τον τρόπο αυτό, πάρα πολλά βαρέα οχήματα θα αποκλείοντο από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Τέλος τροποποιεί το άρθρο σχετικά με την ενημέρωση των καταναλωτών, εκτιμώντας ότι το θέμα αυτό πρέπει να ρυθμίζεται στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/94/EK.