

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-024

κατάθεση: Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Έκθεση**Esther de Lange****A9-0139/2020**

Έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων (εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης)

Πρόταση κανονισμού (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Τροπολογία 1**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2***Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 απαιτεί τη συμμόρφωση των νέων ελαφρών οχημάτων με ορισμένα όρια εκπομπών (πρότυπα Euro 5 και Euro 6) και καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων. Οι ειδικές τεχνικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή του *εν λόγω* κανονισμού ορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁴ και, στη συνέχεια, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής⁵.

Τροπολογία

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 απαιτεί τη συμμόρφωση των νέων ελαφρών οχημάτων με ορισμένα όρια εκπομπών (πρότυπα Euro 5 και Euro 6) και καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, **όπως τροποποιήθηκαν και ενοποιήθηκαν περαιτέρω με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858^{3α}, που τίθεται σε ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2020**. Οι ειδικές τεχνικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή του **κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007** ορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής⁴ και, στη συνέχεια, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής⁵.

^{3α} **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).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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 199 της 28.7.2008, σ. 1).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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 199 της 28.7.2008, σ. 1).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου που σχετίζονται με τις εκπομπές από μηχανοκίνητα οχήματα έγιναν σταδιακά πολύ αυστηρότερες μέσω της θέσπισης και της επακόλουθης αναθεώρησης των προτύπων Euro. Ενώ τα οχήματα γενικά έχουν επιτύχει σημαντικές μειώσεις εκπομπών σε όλο το φάσμα των ρυθμιζόμενων ρύπων, δεν συνέβη το ίδιο με τις εκπομπές NO_x από κινητήρες ντίζελ ή τα σωματίδια για κινητήρες απευθείας έγχυσης βενζίνης, που εγκαθίστανται ιδίως σε ελαφρά οχήματα. Επομένως, απαιτούνται ενέργειες για **τη διόρθωση** της κατάστασης αυτής.

(3) Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου που σχετίζονται με τις εκπομπές από μηχανοκίνητα οχήματα έγιναν σταδιακά πολύ αυστηρότερες μέσω της θέσπισης και της επακόλουθης αναθεώρησης των προτύπων Euro. Ενώ τα οχήματα γενικά έχουν επιτύχει σημαντικές μειώσεις εκπομπών σε όλο το φάσμα των ρυθμιζόμενων ρύπων, δεν συνέβη το ίδιο με τις εκπομπές NO_x από κινητήρες ντίζελ ή τα σωματίδια για κινητήρες απευθείας έγχυσης βενζίνης, που εγκαθίστανται ιδίως σε ελαφρά οχήματα. Επομένως, απαιτούνται ενέργειες για **να διορθωθεί** η κατάσταση αυτή.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

(3α) Η έκθεση του 2019 για την ποιότητα του αέρα^{1α}, που δημοσιεύθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), εκτίμησε ότι το 2016 η μακροπρόθεσμη έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση ήταν υπεύθυνη για περισσότερους από 506 000 πρόωρους θανάτους στην ΕΕ των 28. Η έκθεση επιβεβαίωσε επίσης ότι οι οδικές μεταφορές εξακολούθησαν να είναι η πρωταρχική πηγή εκπομπών NO_x στην ΕΕ των 28 το 2017, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 40 % των συνολικών εκπομπών NO_x της ΕΕ, και ότι περίπου το 80 % της συνολικής εκπομπής NO_x από τις οδικές μεταφορές παράγεται από πετρελαιοκίνητα οχήματα·

^{1α} Έκθεση του ΕΟΠ για την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη του 2019.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3β) Η πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων είναι ζωτικής σημασίας, προκειμένου να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3γ) Οι πρόσφατες παραβιάσεις του ισχύοντος νομικού πλαισίου από τους κατασκευαστές, συμπεριλαμβανομένων των παραβιάσεων των νομικών υποχρεώσεων που υπέχουν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, κατέδειξαν τις αδυναμίες των μηχανισμών ελέγχου και επιβολής. Οι καταναλωτές δεν έλαβαν ικανοποιητική αποζημίωση, δεδομένου ότι, ακόμη και στις περιπτώσεις όπου χορηγήθηκε αποζημίωση, σπανίως αποκαταστάθηκε η συμβατότητα των οχημάτων με τα πρότυπα Euro 5 και 6. Δεδομένου ότι οι αυξανόμενες απαγορεύσεις στην κυκλοφορία οχημάτων με κινητήρες ντίζελ στις ευρωπαϊκές πόλεις επηρεάζουν την καθημερινή ζωή των πολιτών, κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα θα ήταν ο εξοπλισμός των μη συμμορφούμενων οχημάτων με την προσαρμοσμένη τεχνολογία επεξεργασίας καυσαερίων (αλλαγή υλικού) ή, σε περίπτωση που ο καταναλωτής επιθυμεί να ανταλλάξει ένα αγορασθέν όχημα με καθαρότερο μοντέλο, η προσφορά επιδοτήσεων μετατροπής.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέπτυξε νέα μεθοδολογία για τη δοκιμή των εκπομπών των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης: τη διαδικασία δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Η διαδικασία δοκιμής RDE θεσπίστηκε με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/427⁶ και (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής⁷, ενσωματώθηκε στη συνέχεια στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 και βελτιώθηκε περαιτέρω με **τον κανονισμό** (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής⁸.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

Τροπολογία

(5) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέπτυξε νέα μεθοδολογία για τη δοκιμή των εκπομπών των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης: τη διαδικασία δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Η διαδικασία δοκιμής RDE θεσπίστηκε με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/427⁶ και (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής⁷, ενσωματώθηκε στη συνέχεια στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 και βελτιώθηκε περαιτέρω με **τους κανονισμούς** (ΕΕ) 2017/1154⁸ **και (ΕΕ) 2018/1832** της Επιτροπής^{8α}.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές που εκλύονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 708).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2017, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές που εκλύονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 708).

^{8a} Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1832 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής με σκοπό τη βελτίωση των δοκιμών και των διαδικασιών έγκρισης τύπου εκπομπών για τα ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τη συμμόρφωση εν χρήσει και εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, και τη θέσπιση διατάξεων για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 301 της 27.11.2018, σ. 1).

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646⁹ εισήγαγε τις ημερομηνίες εφαρμογής της διαδικασίας δοκιμής RDE, καθώς και τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE. Για τον σκοπό αυτό, **χρησιμοποιήθηκαν** συντελεστές συμμόρφωσης ανά ρύπο, ώστε να ληφθούν υπόψη οι στατιστικές και τεχνικές αβεβαιότητες των μετρήσεων που πραγματοποιούνται μέσω φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS).

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646⁹ εισήγαγε τις ημερομηνίες εφαρμογής της διαδικασίας δοκιμής RDE, καθώς και τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE. **Η εισαγωγή των ημερομηνιών εφαρμογής για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα επιλέχθηκε με μια ετήσια σειρά έτσι ώστε να διασφαλίζεται ο έγκαιρος προγραμματισμός του κατασκευαστή για κάθε ομάδα οχημάτων.** Για τον σκοπό αυτό, **εισήχθησαν** συντελεστές συμμόρφωσης ανά ρύπο, ώστε να ληφθούν υπόψη οι στατιστικές και τεχνικές αβεβαιότητες των μετρήσεων που πραγματοποιούνται μέσω φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS).

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1).

(6α) Σύμφωνα με την έκθεση του ΕΟΠ του 2016, η διαφορά μεταξύ των πραγματικών και των εργαστηριακών εκπομπών οφειλόταν κυρίως σε τρεις παράγοντες: μια παρωχημένη διαδικασία δοκιμής, ευελιξία στην τρέχουσα διαδικασία και παράγοντες κατά τη χρήση που είναι εξαρτώμενοι από τον οδηγό. Απαιτείται μελέτη για να

καθορίζεται το περιθώριο που οφείλεται στον τρόπο οδήγησης και στην εξωτερική θερμοκρασία. Θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ του CF, του περιθωρίου που σχετίζεται με τη συσκευή και του περιθωρίου του παράγοντα κατά τη χρήση που εξαρτάται από τον οδηγό και από τη θερμοκρασία.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Στις 13 Δεκεμβρίου 2018 το Γενικό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-339/16, T-352/16 και T-391/16 σχετικά με προσφυγή για την ακύρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646. Το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε το μέρος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 που **καθόριζε** τους συντελεστές συμμόρφωσης οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αποτελεσμάτων της δοκιμής RDE με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Το Δικαστήριο έκρινε ότι μόνο ο νομοθέτης θα μπορούσε να εισαγάγει αυτούς τους συντελεστές συμμόρφωσης, δεδομένου ότι άπτονταν ενός ουσιώδους στοιχείου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Τροπολογία

(7) Στις 13 Δεκεμβρίου 2018 το Γενικό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-339/16, T-352/16 και T-391/16 σχετικά με προσφυγή για την ακύρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646. Το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε το μέρος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 που **είχε καθορίσει** τους συντελεστές συμμόρφωσης οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αποτελεσμάτων της δοκιμής RDE με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Το Δικαστήριο έκρινε ότι μόνο ο νομοθέτης θα μπορούσε να εισαγάγει αυτούς τους συντελεστές συμμόρφωσης, δεδομένου ότι άπτονταν ενός ουσιώδους στοιχείου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 **και «οδηγούσαν σε de facto τροποποίηση των ορίων εκπομπών οξειδίων του αζώτου που έχουν θεσπιστεί για το πρότυπο Euro 6, παρά το γεγονός ότι τα εν λόγω όρια πρόκειται να ισχύουν για τις εν λόγω δοκιμές».**

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Το Γενικό Δικαστήριο *δεν αμφισβήτησε την τεχνική αιτιολόγηση των συντελεστών συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου*, και δεδομένου ότι, στο παρόν στάδιο τεχνολογικής ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει απόκλιση μεταξύ των εκπομπών που μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και εκείνων που μετρώνται στο εργαστήριο, είναι σκόπιμο να εισαχθούν *οι* συντελεστές συμμόρφωσης στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Τροπολογία

(8) Το Γενικό Δικαστήριο *εξέφρασε αμφιβολίες «για το βάσιμο της επίκλησης, από την Επιτροπή, πιθανών στατιστικών ασφαλμάτων», ιδίως όσον αφορά τον προσωρινό συντελεστή συμμόρφωσης 2,1 και ανέφερε ότι οι στατιστικές αβεβαιότητες «διορθώνονται μέσω παρεμβάσεων που αφορούν την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος» ή των δοκιμών ή του όγκου των δοκιμών. Επιπλέον, όσον αφορά το περιθώριο που εισήχθη για την τεχνική αβεβαιότητα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «Αυτό σημαίνει ότι μετά από μια δοκιμή RDE δεν μπορεί να διαπιστωθεί εάν το όχημα που υποβάλλεται στη δοκιμή πληροί ή όχι τα κριτήρια αυτά, ή αν τα προσεγγίζει έστω». Οποιοσδήποτε εξοπλισμός μέτρησης έχει ένα περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας και ο εξοπλισμός PEMS, λόγω της χρήσης τους σε πιο μεταβλητές συνθήκες, διαπιστώθηκε ότι έχει κάπως μεγαλύτερο περιθώριο σε σύγκριση με μη μετακινούμενο εργαστηριακό εξοπλισμό, αν και αυτό στην πραγματικότητα μπορεί να σημαίνει τόσο υπερεκτίμηση όσο και υποεκτίμηση των εκπομπών. Δεδομένου ότι, στο παρόν στάδιο τεχνολογικής ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει απόκλιση μεταξύ των εκπομπών που μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και εκείνων που μετρώνται στο εργαστήριο, είναι σκόπιμο να εισαχθούν *προσωρινά* συντελεστές συμμόρφωσης στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.*

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

(8α) Το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Μαρτίου 2019 σχετικά με πρόσφατες εξελίξεις στο σκάνδαλο «Dieselgate» χαιρέτισε την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου και ζήτησε ρητώς από την Επιτροπή να μη θεσπίσει νέους συντελεστές συμμόρφωσης, ώστε το πρότυπο Euro 6 να μη αποδυναμωθεί περαιτέρω αλλά τα όριά του να τηρούνται υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, όπως προέβλεπε αρχικά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Προκειμένου να επιτραπεί στους κατασκευαστές να συμμορφωθούν με τα όρια εκπομπών Euro 6 στο πλαίσιο της διαδικασίας δοκιμής RDE, τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE θα πρέπει να εισαχθούν σε δύο στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, θα πρέπει να εφαρμόζεται προσωρινός συντελεστής συμμόρφωσης, ενώ σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο ο τελικός συντελεστής συμμόρφωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τους τελικούς συντελεστές συμμόρφωσης υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου.

Τροπολογία

(9) Προκειμένου να επιτραπεί στους κατασκευαστές να συμμορφωθούν με τα όρια εκπομπών Euro 6 στο πλαίσιο της διαδικασίας δοκιμής RDE, τα κριτήρια συμμόρφωσης για τις εκπομπές RDE θα πρέπει να εισαχθούν σε δύο στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, θα πρέπει να εφαρμόζεται προσωρινός συντελεστής συμμόρφωσης, ενώ σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο ο τελικός συντελεστής συμμόρφωσης. **Ο τελικός συντελεστής συμμόρφωσης θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου και να περιλαμβάνει περιθώριο που εκφράζει την πρόσθετη αβεβαιότητα μέτρησης που συνδέεται με την εισαγωγή του συστήματος PEMS.** Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί συνεχώς τον εν λόγω συντελεστή συμμόρφωσης υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου **και να τον τροποποιεί ετησίως προς τα κάτω με βάση επιστημονικά στοιχεία, τη**

βελτιωμένη ακρίβεια της διαδικασίας μέτρησης και την τεχνική πρόοδο του συστήματος PEMS. Ο συντελεστής συμμόρφωσης θα πρέπει να μειώνεται σταδιακά και να παύσει να ισχύει έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει το αργότερο έως τον Ιούνιο του 2021 πιο αυστηρές απαιτήσεις για τον εξοπλισμό μέτρησης PEMS που μπορεί να χρησιμοποιείται για τις δοκιμές RDE. Τα πρότυπα που θα θεσπιστούν θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να λαμβάνουν υπόψη τυχόν συναφή στοιχεία τυποποίησης που αναπτύσσει η CEN με βάση τον βέλτιστο διαθέσιμο εξοπλισμό PEMS.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9β) Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι, ενώ η παρούσα πρόταση αφορά τον συντελεστή συμμόρφωσης, το ζήτημα των προτύπων για τα όρια εκπομπών πρόκειται να εξεταστεί στο πλαίσιο της επικείμενης πρότασης για την περίοδο μετά το Euro 6. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ταχεία πρόοδος όσον αφορά την έγκριση των μελλοντικών οριακών τιμών εκπομπών (μετά το Euro 6) ώστε να επιτευχθεί βελτιωμένη ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα για τους πολίτες της Ένωσης, είναι σημαντικό να υποβάλει η Επιτροπή, όπου αρμόζει, νομοθετική πρόταση για τον σκοπό αυτό το

συντομότερο δυνατόν και το αργότερο έως τον Ιούνιο του 2021, όπως η ίδια ανακοίνωσε στην ανακοίνωσή της της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», στην οποία τονίζεται η ανάγκη μετάβασης σε βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και εξασφάλισης μιας πορείας προς κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Για την εφαρμογή των προτύπων μετά το Euro 6 δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται συντελεστές συμμόρφωσης.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9γ) Προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι παραγωγοί να έχουν προδραστική, φιλοπεριβαλλοντική στάση, οι νέες τεχνολογικές καινοτομίες που προορίζονται για να απορροφούν NO_x θα πρέπει να δοκιμάζονται, να ποσοτικοποιούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά την επακόλουθη αναθεώρηση των προτύπων Euro.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Η Συνθήκη της Λισαβόνας εισήγαγε για τον νομοθέτη τη δυνατότητα να αναθέτει στην Επιτροπή την εξουσία έκδοσης μη νομοθετικών πράξεων γενικής ισχύος που συμπληρώνουν ή τροποποιούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης. Τα μέτρα τα οποία μπορούν να καλυφθούν με εξουσιοδοτήσεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 290 παράγραφος 1 της **ΣΛΕΕ**,

(10) Η Συνθήκη της Λισαβόνας εισήγαγε για τον νομοθέτη τη δυνατότητα να αναθέτει στην Επιτροπή την εξουσία έκδοσης μη νομοθετικών πράξεων γενικής ισχύος που συμπληρώνουν ή τροποποιούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης. Τα μέτρα τα οποία μπορούν να καλυφθούν με εξουσιοδοτήσεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 290 παράγραφος 1 της **Συνθήκης**

αντιστοιχούν κατ' αρχήν σε αυτά που καλύπτονται από την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου¹¹. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν στο άρθρο 290 της ΣΛΕΕ οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 που προβλέπουν τη χρήση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο.

¹¹ Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), αντιστοιχούν κατ' αρχήν σε αυτά που καλύπτονται από την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου¹¹. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν στο άρθρο 290 της ΣΛΕΕ οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 που προβλέπουν τη χρήση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο.

¹¹ Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι εκπομπές των οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της **Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)** όσον αφορά τους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 με τους εν λόγω αναθεωρημένους κανόνες, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών· τις απαιτήσεις για την εφαρμογή της απαγόρευσης της χρήσης διατάξεων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών· τα αναγκαία μέτρα

Τροπολογία

(11) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι εκπομπές των οχημάτων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της **ΣΛΕΕ** όσον αφορά τους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 με τους εν λόγω αναθεωρημένους κανόνες, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών· τις απαιτήσεις για την εφαρμογή της απαγόρευσης της χρήσης διατάξεων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών· τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της υποχρέωσης του κατασκευαστή να παρέχει απεριόριστη και

για την εφαρμογή της υποχρέωσης του κατασκευαστή να παρέχει απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του **οχήματος**· και την έγκριση αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τα σωματίδια. Η εξουσιοδότηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, με σκοπό την αναθεώρηση προς τα κάτω των **τελικών** συντελεστών συμμόρφωσης προκειμένου να αποτυπώνουν την τεχνική πρόοδο στα PEMS, την αναπροσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων και τη θέσπιση οριακών τιμών που **βασίζονται στον αριθμό** των σωματιδίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο **θα πρέπει να** λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους **θα πρέπει να** έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του **οχήματος**· και την έγκριση αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τα σωματίδια. **Παρά τη μικρή χρονική απόσταση μεταξύ έναρξης ισχύος του εν λόγω κανονισμού και κατάργησης των διατάξεων σχετικά με τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, επιβάλλεται, χάριν της ασφάλειας δικαίου και για να διασφαλιστεί ότι ο νομοθέτης έχει στη διάθεσή του όλες τις επιλογές, η εξουσιοδότηση να περιλαμβάνει και τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της υποχρέωσης του κατασκευαστή να παρέχει απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος.** Η εξουσιοδότηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, με σκοπό την αναθεώρηση προς τα κάτω των συντελεστών συμμόρφωσης προκειμένου να αποτυπώνουν **τη βελτιωμένη ποιότητα της διαδικασίας μετρήσεων ή** την τεχνική πρόοδο στα PEMS, την αναπροσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων και τη θέσπιση οριακών τιμών που **βασίζονται στον αριθμό** των σωματιδίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016^{1α}. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της

Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

1^α ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Αιτιολόγηση

Το περιθώριο σφάλματος υπόκειται σε ετήσια αναθεώρηση και μπορεί να αναθεωρείται ως αποτέλεσμα της βελτιωμένης ποιότητας της διαδικασίας PEMS ή της τεχνολογικής προόδου.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν **την τήρηση των ορίων** εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα Ι. Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι, οι τιμές εκπομπών οι οποίες προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) διαιρούνται με τον εφαρμοστέο συντελεστή συμμόρφωσης **που** ορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι. Το αποτέλεσμα παραμένει κάτω από τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του εν λόγω παραρτήματος.

Τροπολογία

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν **τη συμμόρφωση με** τα όρια εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα Ι. Για τους σκοπούς του προσδιορισμού της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι, οι τιμές εκπομπών οι οποίες προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) διαιρούνται με τον εφαρμοστέο συντελεστή συμμόρφωσης **όπως** ορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι. Το αποτέλεσμα παραμένει κάτω από τα όρια εκπομπών Euro 6 που καθορίζονται στον πίνακα 2 του εν λόγω παραρτήματος. **Ο συντελεστής συμμόρφωσης μειώνεται σταδιακά μέσω ετήσιων αναθεωρήσεων προς τα κάτω, βάσει αξιολογήσεων του ΚΚΕρ. Ο συντελεστής συμμόρφωσης παύει να ισχύει έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022.**

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 4 – στοιχείο α
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007
Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. ***Ο κατασκευαστής εγγυάται επίσης την αξιοπιστία των διατάξεων αντιρρύπανσης και επιδιώκει τη μείωση των κινδύνων κλοπής ή παραποίησης αυτών των διατάξεων.***

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007
Άρθρο 8 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α για τη συμπλήρωση των άρθρων 6 και 7. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει τον ορισμό και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων, με ιδιαίτερη προσοχή στις ειδικές ανάγκες των ΜΜΕ.

Τροπολογία

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α για τη συμπλήρωση των άρθρων 6 και 7. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει τον ορισμό και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων, με ιδιαίτερη προσοχή στις ειδικές ανάγκες των ΜΜΕ, ***των πολύ μικρών επιχειρήσεων και των ανεξάρτητων φορέων.***

Αιτιολόγηση

Απαραίτητη για τη βελτίωση του πεδίου εφαρμογής.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Άρθρο 10 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος I, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

Τροπολογία

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος I, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο. **Ο συντελεστής συμμόρφωσης μειώνεται σταδιακά μέσω ετήσιων αναθεωρήσεων προς τα κάτω, βάσει αξιολογήσεων του ΚΚΕρ. Ο συντελεστής συμμόρφωσης παύει να ισχύει έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Άρθρο 10 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος I, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

Τροπολογία

Η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές Euro 6 προσδιορίζεται, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έγκυρης δοκιμής RDE, λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή συμμόρφωσης για τη ρύπανση ο οποίος καθορίζεται στον πίνακα 2α του παραρτήματος I, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο. **Ο συντελεστής συμμόρφωσης μειώνεται σταδιακά μέσω ετήσιων αναθεωρήσεων προς τα κάτω, βάσει αξιολογήσεων του ΚΚΕρ. Ο συντελεστής συμμόρφωσης παύει να ισχύει έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022.**

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 και παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. **Ανατίθεται στην** Επιτροπή **η εξουσία να** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α όσον αφορά τα ακόλουθα:

α) τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού προκειμένου να προσαρμοστούν οι διαδικασίες, οι δοκιμές και οι απαιτήσεις, καθώς και οι κύκλοι δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών, ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

β) την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή, στην τεχνική πρόοδο, των **τελικών** συντελεστών συμμόρφωσης που αφορούν τη ρύπανση οι οποίοι καθορίζονται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι.

Τροπολογία

3. **Η** Επιτροπή εκδίδει **το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2021** κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α **για** τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού προκειμένου να προσαρμοστούν οι διαδικασίες, οι δοκιμές και οι απαιτήσεις, καθώς και οι κύκλοι δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών, ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης **υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, συμπεριλαμβανομένων μεταξύ άλλων συνθηκών θερμοκρασίας και οριακών συνθηκών, μειώνοντας τη μετατόπιση μηδενικής απόκρισης και αντιμετωπίζοντας τις επικίνδυνες εξάρσεις στα σωματίδια που προκύπτουν από τον καθαρισμό του φίλτρου, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν συναφή στοιχεία τυποποίησης που έχει αναπτύξει η CEN και με βάση τον βέλτιστο διαθέσιμο εξοπλισμό.**

3α. **Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14α **για**

την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο **και την επανεξέταση προς τα κάτω** των συντελεστών συμμόρφωσης που αφορούν τη ρύπανση οι οποίοι καθορίζονται στον πίνακα 2α του παραρτήματος Ι.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα – εδάφιο 1

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Παράρτημα Ι – πίνακας 2 α – στήλη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

CF _{ρύπου-τελικός} ⁽²⁾	1,43	1,5	-	-	-
--	-------------	------------	---	---	---

(2) Ο CF_{ρύπου-τελικός} είναι ο συντελεστής συμμόρφωσης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών Euro 6 λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών αβεβαιοτήτων που συνδέονται με **τη χρήση** των φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS).

Τροπολογία

CF _{ρύπου-τελικός} ⁽²⁾	1 + περιθώριο (περιθώριο = 0,32*)	1 + περιθώριο (περιθώριο = 0,5*)	-	-	-
--	--	---	---	---	---

*** υπόκειται σε προς τα κάτω αναθεώρηση τουλάχιστον ετησίως με βάση τακτικές αξιολογήσεις του Κοινού Κέντρου Ερευνών.**

(2) Ο CF_{ρύπου-τελικός} είναι ο συντελεστής συμμόρφωσης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών Euro 6 **στο πλαίσιο μεταβατικής περιόδου** λαμβανομένων υπόψη των **επιπλέον** τεχνικών αβεβαιοτήτων **των μετρήσεων** που συνδέονται με **την εισαγωγή** των φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS). **Εκφράζεται ως 1 + περιθώριο αβεβαιότητας μέτρησης. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022 το περιθώριο μηδενίζεται και ο συντελεστής συμμόρφωσης παύει να ισχύει.**