



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα και την αποσαφήνιση και απλούστευση ορισμένων διατάξεων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στις πολιτικές κατευθύνσεις για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την περίοδο 2024-2029¹ ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή θα εκδώσει προτάσεις για την απλούστευση και ενοποίηση της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην ανακοίνωση «Μια απλούστερη και ταχύτερη Ευρώπη»² αναφέρεται ότι η νομοθεσία πρέπει να είναι εύληπτη και εύκολα εφαρμόσιμη, διατυπωμένη με σαφήνεια και χωρίς αμφισημίες.

Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση τροποποιητικής οδηγίας θα τροποποιήσει ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ³, οι οποίες παραπέμπουν σε άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, προκειμένου να καταστούν σαφέστερες, απλούστερες και ακριβέστερες.

Η Επιτροπή ενέκρινε την αρχική πρόταση της εν λόγω τροποποιητικής οδηγίας στις 4 Μαΐου 2023⁴ (στο εξής: αρχική πρόταση). Σκοπός της αρχικής πρότασης ήταν να θεσπίσει τους κανόνες για τη συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO₂ συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών που διαφοροποιούν τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων. Επίσης, θα είχε τροποποιήσει ορισμένες διατάξεις της οδηγίας που παραπέμπουν σε άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστεί η νομική τους σαφήνεια.

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ ρυθμίζει την επιβολή διοδίων και τελών χρήσης για τη χρήση έργων οδικής υποδομής. Η οδηγία βασίζεται στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και στην αρχή «ο χρήστης πληρώνει». Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» επιτρέπει τον καθορισμό τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, προκειμένου η ανανέωση του στόλου οχημάτων να ακολουθήσει πορεία που να μετριάξει τις αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον.

Με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362⁵ τροποποιήθηκε η οδηγία 1999/62/ΕΚ, επιτρέποντας, μεταξύ άλλων αλλαγών, την επιβολή τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων. Το σύστημα αυτό επιτρέπει στον τομέα των οδικών μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια. Ως εκ τούτου, η οδηγία περιέχει αρκετές παραπομπές στη νομοθεσία της ΕΕ που ρυθμίζει τις επιδόσεις των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Συγκεκριμένα, το θέμα αυτό

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_el?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_EL.pdf.

² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Μια απλούστερη και ταχύτερη Ευρώπη: Ανακοίνωση για την εφαρμογή και την απλούστευση [COM(2025) 47 final].

³ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα.

⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 69 της 4.3.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

ρυθμίζεται στην ΕΕ βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων⁶ και βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων⁷.

Μετά την έγκριση της αρχικής πρότασης, οι πρόσφατες τροποποιήσεις των εν λόγω κανονισμών επηρέασαν τις διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ που παραπέμπουν στους εν λόγω κανονισμούς. Το γεγονός αυτό μείωσε τη νομική σαφήνεια και αύξησε τα προβλήματα εφαρμογής και τα διοικητικά εμπόδια. Επιπλέον, ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ κατέστησαν παρωχημένες μετά την τροποποίηση των εν λόγω κανονισμών.

Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610⁸ τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242. Στις κύριες αλλαγές περιλαμβάνονταν ο ορισμός νέων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ έως το 2040 και η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του σε νέες ομάδες οχημάτων. Επιπλέον, η αρχική δομή του εν λόγω κανονισμού τροποποιήθηκε, με αποτέλεσμα να καταστούν παρωχημένες ορισμένες παραπομπές σε αυτόν, τόσο από την οδηγία 1999/62/ΕΚ όσο και από την αρχική πρόταση. Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής⁹ τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής. Οι τροποποιήσεις περιλάμβαναν αλλαγή της δομής του φακέλου πληροφοριών πελάτη, ο οποίος είναι το έγγραφο στο οποίο προσδιορίζονται οι εκπομπές CO₂ των νέων οχημάτων.

Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση διατηρεί τους στόχους της αρχικής πρότασης (συγκεκριμένα όσον αφορά την επίδραση των ρυμουλκουμένων). Επιπλέον, θα προσαρμόσει κατ' αρχάς τις παραπομπές της οδηγίας 1999/62/ΕΚ στους εν λόγω κανονισμούς, προκειμένου να ενισχυθεί η νομική σαφήνεια των εν λόγω διατάξεων. Δεύτερον, θα διασφαλίσει την παροχή επαρκούς χρόνου για την εφαρμογή των αλλαγών στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 που αντικατοπτρίζονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ, όπως η επέκταση σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων¹⁰. Τρίτον, θα περιλαμβάνει στοχευμένες διατάξεις που θα υποδεικνύουν τον τρόπο μεταχείρισης ορισμένων οχημάτων που καλύπτονται από τους εν λόγω κανονισμούς σε περιπτώσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε διφορούμενη

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 2024, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (ΕΕ L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα μεσαία και βαρέα φορτηγά και τα βαρέα λεωφορεία, και την εισαγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και άλλων νέων τεχνολογιών (ΕΕ L 212 της 12.8.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Βλ. αιτιολογική σκέψη 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362.

ερμηνεία βάσει της οδηγίας 1999/62/EK, προκειμένου να διασφαλιστεί εναρμονισμένη προσέγγιση σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η παρούσα πρόταση υποβάλλεται ένα έτος μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610 για να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο οι αλλαγές που επιφέρει ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστούν στην οδηγία 1999/62/EK. Οι ακούσιες αλλαγές στην πορεία μείωσης των εκπομπών, η οποία καθορίζει την κατάταξη στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ των οχημάτων, αρχίζουν να ισχύουν από την 1η Ιουλίου 2026 ¹¹.

Η παρούσα πρόταση απλουστεύει επίσης την οδηγία 1999/62/EK με την απαλοιφή των διατάξεων που επιτρέπουν την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας σε ομάδες οχημάτων που καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά δεν καλύπτονται ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242. Τα πεδία εφαρμογής των δύο κανονισμών ήταν αρχικά διαφορετικά. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610 επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, ώστε να αντιστοιχεί πλέον στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας 1999/62/EK που επέτρεψαν τη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των πεδίων εφαρμογής των δύο αυτών κανονισμών κατέστησαν παρωχημένες και μπορούν να απαλειφθούν.

Για τον ίδιο λόγο, η Επιτροπή σκοπεύει να καταργήσει την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/2698 της Επιτροπής ¹² όταν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 1, 2, 3, 11, 12 και 16 θα δημοσιευτούν σε εκτελεστικές πράξεις που θα εκδοθούν σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Πράγματι, οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από την παρούσα εκτελεστική απόφαση καλύπτονται πλέον από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 και προβλέπεται να δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Στην οδηγία 1999/62/EK αναφέρεται ήδη ότι, μόλις δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω τιμές και όχι εκείνες που δημοσιεύθηκαν δυνάμει της οδηγίας 1999/62/EK.

Η παρούσα πρόταση συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της διατήρησης υψηλής ποιότητας και συνεκτικής νομοθεσίας της ΕΕ. Παρέχει μεγαλύτερη νομική σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου, επιτρέποντας, ως εκ τούτου, στις εθνικές διοικήσεις και τις επιχειρήσεις να κατανοούν με μεγαλύτερη σαφήνεια τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην προσαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 1999/62/EK που περιέχουν παραπομπές σε ορισμένους κανονισμούς που κατέστησαν ασαφείς μετά την τροποποίησή τους· και στην κατάργηση ορισμένων άλλων διατάξεων που κατέστησαν παρωχημένες. Οι προτεινόμενες αλλαγές (μαζί με εκείνες που περιλαμβάνονται στην αρχική πρόταση) συνάδουν με την ουσία των μέτρων που θεσπίστηκαν δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362.

¹¹ Βλ. λεπτομερή επεξήγηση κατωτέρω σχετικά με το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 37).

¹² Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/2698 της Επιτροπής, της 4ης Δεκεμβρίου 2023, για τον προσδιορισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ ομάδων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου δυνάμει της οδηγίας 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση αφορά παραπομπές της οδηγίας 1999/62/ΕΚ στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής. Πρέπει να διασφαλιστεί η συνέπεια των παραπομπών, λαμβανομένων υπόψη των προηγούμενων και (στο μέτρο του δυνατού) μελλοντικών αλλαγών στους εν λόγω κανονισμούς.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ αποτελούν τα άρθρα 91 και 113 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ). Η παρούσα πρόταση αφορά την επιβολή τελών χρήσης οδικού δικτύου στα οχήματα, τομέας στον οποίον εφαρμόζεται το άρθρο 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, μόνο η ΕΕ μπορεί να προσαρμόσει τους υφιστάμενους κανόνες της. Αυτό ισχύει για τις προσαρμογές στις παραπομπές που περιλαμβάνονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ σε άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση θα διορθώσει τις ασυνέπειες μεταξύ πράξεων της ΕΕ. Ως εκ τούτου, δεν θα υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία και, ως εκ τούτου, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει να έχει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η παρούσα πρόταση βελτιώνει το νομικό κείμενο μιας πράξης της ΕΕ, διατηρώντας παράλληλα το αρχικό του νόημα. Ως εκ τούτου, δεν απαιτείται εκ των υστέρων αξιολόγηση.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή βρίσκεται σε τακτική επικοινωνία με τους φορείς χρέωσης διοδίων και τους παρόχους υπηρεσιών διοδίων στα κράτη μέλη. Οι ανακριβείς παραπομπές συνεπάγονται συγκεκριμένες δυσκολίες που συζητούνται με τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή στηρίζει τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσις**

Στην ανάλυση της Επιτροπής για την κατάρτιση της παρούσας πρότασης λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες που ελήφθησαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους εθνικούς εμπειρογνώμονες.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση θα βελτιώσει το νομικό κείμενο νομοθετικής πράξης της ΕΕ και τη συνοχή του με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, αλλά δεν θα αλλάξει την πολιτική. Ως εκ τούτου, δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρόταση θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου, καθώς θα απλουστεύσει το κείμενο της οδηγίας και θα ενισχύσει τη νομική της σαφήνεια. Με αυτόν τον τρόπο θα ωφεληθούν οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (οι οποίες είναι κυρίως πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις) με την παροχή διευκρινίσεων σχετικά με το πότε και ποια οχήματα είναι επιλέξιμα για ευνοϊκότερα διόδια.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται, ειδικότερα, από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρόταση θα βελτιώσει το νομικό κείμενο μιας πράξης της ΕΕ χωρίς να επιφέρει αλλαγή πολιτικής. Ως εκ τούτου, δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής στοιχείων**

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ περιλαμβάνει συγκεκριμένες απαιτήσεις υποβολής στοιχείων για τα κράτη μέλη σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων.

Η τροποποιημένη πρόταση βελτιώνει το νομικό κείμενο μιας πράξης της ΕΕ προκειμένου να καταστεί απλούστερο, σαφέστερο και ακριβέστερο. Ως εκ τούτου, δεν χρήζει σχεδίου εφαρμογής, παρακολούθησης ή αξιολόγησης.

Προτείνεται νέα διάταξη που θα επιτρέπει στους κατασκευαστές να προσδιορίζουν τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων διπλού καυσίμου, σε περίπτωση που τα οχήματα παρήχθησαν πριν από τη συμπερίληψη της εν λόγω τεχνολογίας στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Θεσπίζεται νέα ρύθμιση υποβολής στοιχείων για την εποπτεία της χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 για σκοπούς άλλους από εκείνους που ορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, δεδομένου ότι το εργαλείο προσομοίωσης είναι ανοικτού κώδικα και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί παράνομα.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Τα κράτη μέλη πρέπει να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο τις προσαρμοσμένες νομικές παραπομπές, στον βαθμό στον οποίο οι εν λόγω παραπομπές έχουν ήδη ενσωματωθεί στο εθνικό τους δίκαιο¹³. Οι κοινοποιήσεις των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο πρέπει να

¹³ Ορισμένα κράτη μέλη συμμορφώθηκαν με τις υποχρεώσεις μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο ενσωματώνοντας στο εθνικό τους δίκαιο παραπομπές στο δίκαιο της ΕΕ. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό τα εν λόγω

συνοδεύονται από ένα ή περισσότερα έγγραφα που επεξηγούν τη σχέση μεταξύ των τροποποιημένων τμημάτων της οδηγίας 1999/62/EK και των αντίστοιχων τμημάτων της εθνικής νομοθεσίας.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Οι τροποποιήσεις της αρχικής πρότασης εξηγούνται κατωτέρω.

Άρθρο 1 παράγραφος 1: Άρθρο 2 — Ορισμοί

Άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 28: ορισμός των «εκπομπών CO₂»

Η νομική σαφήνεια αυτού του ορισμού θα πρέπει να βελτιωθεί επειδή η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 είναι ανακριβής. Στην αρχική πρόταση ο ορισμός αυτός δεν τροποποιήθηκε.

Στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 καθορίζεται η δομή του φακέλου πληροφοριών πελάτη, ο οποίος είναι το έγγραφο που καταρτίζεται από τους κατασκευαστές και αποδεικνύει τις εκπομπές CO₂ των νέων οχημάτων. Αρχικά, οι ειδικές εκπομπές CO₂ ενός οχήματος υποβάλλονταν στο σημείο 2.3 του φακέλου πληροφοριών πελάτη. Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1379, οι πληροφορίες αυτές υποβάλλονται πλέον στο σημείο 2.6 του φακέλου πληροφοριών πελάτη. Η νέα δομή του φακέλου πληροφοριών πελάτη θεωρείται αμετάβλητη ενόψει μελλοντικών τροποποιήσεων.

Επιπλέον, η οδηγία 1999/62/EK θα αντικατοπτρίζει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 στα λεωφορεία και τα πούλμαν, μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610. Ως εκ τούτου, στον ορισμό θα πρέπει να διευκρινίζεται ότι οι ειδικές εκπομπές CO₂ για βαρέα φορτηγά οχήματα (σε gCO₂/t-km) υποβάλλονται στο σημείο 2.6.1 του φακέλου πληροφοριών πελάτη, ενώ οι ειδικές εκπομπές CO₂ για λεωφορεία και πούλμαν (σε gCO₂/p-km) υποβάλλονται στο σημείο 2.6.4 του φακέλου πληροφοριών πελάτη.

Ως εκ τούτου, ο ορισμός των «εκπομπών CO₂» βαρέος επαγγελματικού οχήματος προσαρμόζεται ώστε να παραπέμπει στα σωστά πεδία του φακέλου πληροφοριών πελάτη.

Άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 30: ορισμός του «οχήματος χαμηλών εκπομπών»

Η αρχική πρόταση περιλάμβανε τροποποίηση του εν λόγω ορισμού, αλλά η εν λόγω πρόταση κατέστη παρωχημένη μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610.

Ο ορισμός αυτός θα πρέπει να απλουστευθεί. Η ακόλουθη επεξήγηση έχει σημασία για τις ακόλουθες διατάξεις της οδηγίας: άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 30) στοιχείο β) και σημείο 38) στοιχείο β), άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο και άρθρο 7ζα παράγραφος 7. Η λεπτομερής επεξήγηση των εν λόγω διατάξεων θα παραπέμπει στο παρόν σημείο.

Η οδηγία 1999/62/EK περιέχει διατάξεις για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ώστε να συμπεριλάβει νέες ομάδες οχημάτων που δεν καλύπτονταν ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 αλλά καλύπτονταν ήδη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Πράγματι, ο

κράτη μέλη να μην χρειαστεί να προσαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, θα πρέπει να ενημερώσουν την Επιτροπή εάν όντως συμβαίνει κάτι τέτοιο.

κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 κάλυπτε αρχικά μόνο ένα υποσύνολο των ομάδων οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 ¹⁴.

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ επέτρεπε να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οι υπόλοιπες ομάδες οχημάτων μόλις καταστούν διαθέσιμα τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων που ανήκουν στις εν λόγω ομάδες οχημάτων ¹⁵. Ο λόγος είναι ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, δεν ήταν γνωστό πότε θα επεκτεινόταν το πεδίο εφαρμογής του στις υπόλοιπες ομάδες οχημάτων.

Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610 τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 ώστε να συμπεριλάβει όλες τις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Ως εκ τούτου, είναι πλέον παρωχημένες οι διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ που επιτρέπουν την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ώστε να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ των πεδίων εφαρμογής των δύο αυτών κανονισμών. Οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να απαλειφθούν προκειμένου να απλουστευθεί και να αποσαφηνιστεί το κείμενο της οδηγίας.

Ως εκ τούτου, το στοιχείο β) του ορισμού του «οχήματος χαμηλών εκπομπών» απαλείφεται.

Άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 35: ορισμός της «ομάδας οχημάτων»

Η νομική σαφήνεια του εν λόγω ορισμού θα πρέπει να βελτιωθεί. Η αρχική πρόταση δεν τροποποιούσε τον εν λόγω ορισμό, αλλά τώρα πρέπει να τροποποιηθεί, διότι η παραπομπή στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 είναι ανακριβής.

Στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 καθορίζονται οι ομάδες οχημάτων για τα βαρέα φορτηγά. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 επεκτάθηκε ώστε να συμπεριλάβει και τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που ορίζονται στους πίνακες 2 έως 6 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 (π.χ. μεσαία φορτηγά και λεωφορεία και πούλμαν). Επιπλέον, στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 ορίζονται οι ομάδες οχημάτων στο άρθρο 4 πρώτο εδάφιο, το οποίο παραπέμπει στους εν λόγω πίνακες και προβλέπει επίσης μελλοντικές αλλαγές στα παραρτήματα του εν λόγω κανονισμού.

Ως εκ τούτου, ο ορισμός της «ομάδας οχημάτων» προσαρμόζεται ώστε να παραπέμπει στο άρθρο 4 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

¹⁴ Η αρχική επιμέρους ομάδα οχημάτων που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 (επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH) ευθύνεται για το 73 % περίπου των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Οι ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 ευθύνονται για το 98 % των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα οχήματα που αντιστοιχούν στο υπόλοιπο 2 % δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Στο πλαίσιο αυτό, βλ. σημείο 17.3 του παραρτήματος 8 του μέρους 2 του εγγράφου εργασίας SWD (2023)88, το οποίο είναι η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση και οδήγησε στην έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610.

¹⁵ Για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, θα πρέπει να δημοσιευθεί εκτελεστική πράξη με βάση το άρθρο 7ζα παράγραφος 7. Μόλις εκδοθεί, στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο προβλέπεται ότι τα οχήματα που ανήκουν στις σχετικές ομάδες οχημάτων θα μπορούσαν να καταταχθούν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 4 (οχήματα χαμηλών εκπομπών). Ωστόσο, τα εν λόγω οχήματα δεν θα μπορούσαν να καταταχθούν στις κατηγορίες 2 και 3, διότι η κατάταξή τους στις εν λόγω κατηγορίες βασίζεται σε πορεία μείωσης των εκπομπών για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων βάσει της οποίας απαιτείται οι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ για τις εν λόγω ομάδες οχημάτων να καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

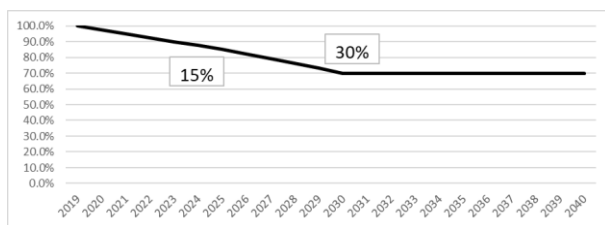
Άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 37: ορισμός της «πορείας μείωσης των εκπομπών»

Θα πρέπει να βελτιωθεί η νομική σαφήνεια του εν λόγω ορισμού και να διατηρηθεί το αρχικό του νόημα. Η αρχική πρόταση περιλάμβανε τροποποίηση του εν λόγω ορισμού, αλλά δεν κάλυπτε όλες τις αλλαγές που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610. Ο ορισμός αυτός τροποποιείται ως εξής.

- Η τελευταία περίοδος αποτελεί αυτόνομη κανονιστική διάταξη που αφορά πιθανές προσαρμογές των εκπομπών αναφοράς CO₂. Οι προσαρμογές αυτές βασίζονται σε πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2142. Η εν λόγω κανονιστική διάταξη δεν θα πρέπει να αποτελεί μέρος ορισμού και, ως εκ τούτου, μεταφέρεται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1¹⁶.
- Ο ορισμός περιγράφει έναν μαθηματικό τύπο και, ως εκ τούτου, είναι δύσκολο να κατανοηθεί χωρίς λεπτομερή γνώση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και των παραρτημάτων του. Όταν εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610, ο ίδιος τύπος εισήχθη στο σημείο 5.1.2.1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Επιπλέον, ο τύπος αυτός καλύπτει τις πορείες μείωσης των εκπομπών λεωφορείων και πούλμαν που δεν προβλέπονται στον ισχύοντα ορισμό της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, μολοντί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα επεκταθεί στα εν λόγω οχήματα. Ο τύπος του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 θεωρείται αμετάβλητος ενόψει μελλοντικών τροποποιήσεων του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, ο ορισμός παραπέμπει πλέον στον εν λόγω τύπο.
- Η μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών άλλαξε με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610, ως αποτέλεσμα των παραπομπών στον ορισμό του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και χωρίς ρητή απόφαση βάσει πολιτικών εκτιμήσεων. Κατά συνέπεια, τα όρια των κατηγοριών εκπομπών CO₂ 2 και 3 έχουν καταστεί αυστηρότερα, ενώ για τις εν λόγω κατηγορίες θα είναι επιλέξιμος μικρότερος αριθμός συμβατικών οχημάτων.

Πρώτα επεξηγείται ο σκοπός της πορείας μείωσης των εκπομπών. Η πορεία μείωσης των εκπομπών καθορίζει τα όρια για την κατάταξη των οχημάτων στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2 και 3, ώστε να μειωθούν σε βάθος χρόνου. Οι κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2 και 3 αποσκοπούν στην παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της απόδοσης των συμβατικών οχημάτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Η μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών, όπως θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362 για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH (στο εξής: αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων) απεικονίζεται κατωτέρω. Για τα έτη έως το 2030 ο ορισμός της πορείας μείωσης των εκπομπών παραπέμπει στον συντελεστή μείωσης των εκπομπών CO₂ (στο εξής: R-ETγ) που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242. Ο συντελεστής R-ETγ εξαρτάται, με τη σειρά του, από τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2015 και το 2030 που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό. Για το 2031 και τα επόμενα έτη ο ορισμός της πορείας μείωσης των εκπομπών είναι γραμμικός σε επίπεδο που αντιστοιχεί σε στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 30 %. Αυτή η γραμμικότητα αντικατοπτρίζει τη βελτίωση της απόδοσης όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ που μπορούν να επιτύχουν τα συμβατικά οχήματα.

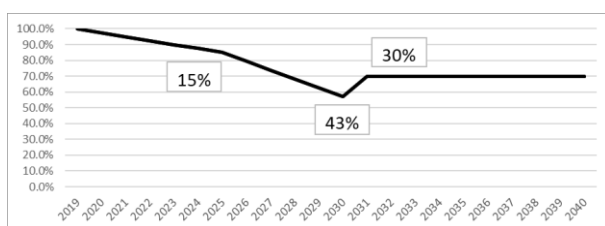
¹⁶ Βλ. επίσης την επεξήγηση σχετικά με το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 κατωτέρω.



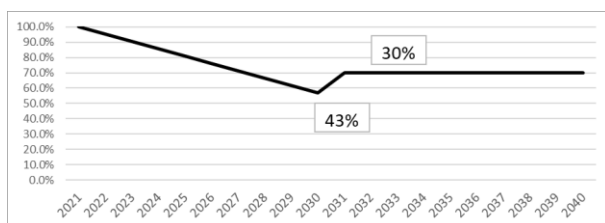
Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610 αυξήθηκε ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 από 30 % σε 43 %. Με την αλλαγή αυτή, απαιτείται από τους κατασκευαστές να επιταχύνουν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ωστόσο, ο ίδιος στόχος επηρεάζει και την πορεία μείωσης των εκπομπών της παρούσας οδηγίας και τα αντίστοιχα όρια των κατηγοριών εκπομπών CO₂ 2 και 3, τα οποία αφορούν αποκλειστικά συμβατικά οχήματα.

Η νέα μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών, όπως ισχύει επί του παρόντος, χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη κλίση και, ως εκ τούτου, αυστηρότερα όρια για τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2 και 3 έως και το 2030. Για το 2031 και τα επόμενα έτη η πορεία μείωσης των εκπομπών παραμένει γραμμική σε επίπεδο που αντιστοιχεί σε στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 30 %.

Για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων, η πορεία επηρεάζεται μεταξύ των περιόδων υποβολής στοιχείων 2026 και 2030, όπως απεικονίζεται κατωτέρω. Ως εκ τούτου, η κατάταξη των οχημάτων που ανήκουν στις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων θα επηρεαστεί από την έναρξη της περιόδου υποβολής στοιχείων 2026 την 1η Ιουλίου 2026.



Για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων με περίοδο αναφοράς το 2021 (δηλαδή τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 1, 2, 3, 11, 12 και 16), η πορεία επηρεάζεται από την έναρξη της έως το 2030, όπως απεικονίζεται στο παρακάτω σχήμα ¹⁷. Ως εκ τούτου, η κατάταξη των οχημάτων που ανήκουν στις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων επηρεάζεται από τη χρονική στιγμή κατά την οποία το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ θα επεκταθεί στις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων ¹⁸.



¹⁷ Η νέα μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών των επιμέρους ομάδων οχημάτων 1, 2, 3, 11, 12 και 16 διαφέρει από τη μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών των αρχικών επιμέρους ομάδων οχημάτων λόγω του ενδιάμεσου στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2025 για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων.

¹⁸ Βλ. κατωτέρω την επεξήγηση σχετικά με το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 για τη χρονική στιγμή της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής.

Ως εκ τούτου, ο ορισμός τροποποιείται προκειμένου να αποκατασταθεί η αρχική μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών, όπως απεικονίζεται στο πρώτο σχήμα ανωτέρω, με την αποσαφήνιση τόσο του στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 όσο και της γραμμικότητας της πορείας μετά το 2030.

Άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 38: ορισμός των «εκπομπών αναφοράς CO₂ ομάδας οχημάτων»

Ο ορισμός αυτός μπορεί να απλουστευθεί και η νομική του σαφήνεια θα πρέπει να βελτιωθεί. Η αρχική πρόταση περιλάμβανε τροποποίηση του εν λόγω ορισμού, αλλά η εν λόγω πρόταση κατέστη παρωχημένη με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610. Ο ορισμός των «εκπομπών αναφοράς CO₂ ομάδας οχημάτων» τροποποιείται ως εξής:

Πρώτον, το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 38) στοιχείο α) απλουστεύεται με παραπομπή στον ορισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 219/1242. Οι δύο ορισμοί είναι ισοδύναμοι, δεδομένου ότι αμφότεροι παραπέμπουν στο σημείο 3) του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 219/1242. Με την εν λόγω αλλαγή ευθυγραμμίζεται η διατύπωση του εν λόγω ορισμού με τη διατύπωση όλων των άλλων ορισμών της οδηγίας 1999/62/ΕΚ που παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

Δεύτερον, το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 38) στοιχείο β) κατέστη παρωχημένο για τους λόγους που περιγράφονται στην επεξήγηση για τον ορισμό του «οχήματος χαμηλών εκπομπών» ανωτέρω. Ως εκ τούτου, το στοιχείο β) του ορισμού απαλείφεται προκειμένου να απλουστευθεί η διάταξη αυτή.

Άρθρο 1 παράγραφος 2: Άρθρο 7ζα — Διαφοροποίηση τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

Άρθρο 7ζα παράγραφος 1 δεύτερο έως τέταρτο εδάφιο: υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών με βάση τις εκπομπές CO₂

Η διάταξη αυτή θα πρέπει να απλουστευθεί προκειμένου οι εθνικές διοικήσεις και οι επιχειρήσεις να κατανοούν με σαφήνεια τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστεί επαρκής χρόνος για την εφαρμογή της. Η αρχική πρόταση περιλάμβανε τροποποίηση για την απλούστευση του εν λόγω ορισμού, αλλά δεν παρείχε σαφές χρονοδιάγραμμα προκειμένου οι εθνικές διοικήσεις και οι επιχειρήσεις να εφαρμόσουν τις αλλαγές που εισήγαγε ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610.

Για να γίνει κατανοητό το παρόν σημείο, θα πρέπει πρώτα να αποσαφηνιστεί η τρέχουσα δομή του ισχύοντος άρθρου 7ζα παράγραφος 1, από το δεύτερο έως το τέταρτο εδάφιο:

- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο αφορά επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242·
- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ σε ομάδες οχημάτων που καλύπτονταν ήδη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά δεν καλύπτονταν ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242· και
- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων μετά τη συμπερίληψή τους στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Οι λόγοι για την τροποποίηση του άρθρου 7ζα παράγραφος 1, από το δεύτερο έως το τέταρτο εδάφιο, είναι οι εξής:

- Και τα τρία εδάφια περιέχουν παραπομπές στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 προκειμένου να καθοριστούν οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΕ) 1242/1610 άλλαξε τη δομή του εν λόγω κανονισμού, με αποτέλεσμα οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται να μην ορίζονται πλέον στο άρθρο 2 παράγραφος 1, αλλά στο σημείο 1 του οικείου παραρτήματος Ι. Ως εκ τούτου, οι παραπομπές στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού είναι ανακριβείς.
- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο κατέστη παρωχημένο για τους λόγους που περιγράφονται στην ανωτέρω επεξήγηση σχετικά με τον ορισμό του «οχήματος χαμηλών εκπομπών».
- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 δεν καλύπτει τις προσαρμογές των εκπομπών αναφοράς CO₂ δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2142, οι οποίες αντ' αυτού καλύπτονται από την τελευταία περίοδο του ορισμού της πορείας μείωσης των εκπομπών. Ωστόσο, όπως εξηγείται ανωτέρω στο σημείο σχετικά με τον ορισμό της «πορείας μείωσης των εκπομπών», η εν λόγω διάταξη αποτελεί αυτοτελή κανονιστική διάταξη και όχι ορισμό, οπότε θα πρέπει να περιληφθεί στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1.
- Επιπλέον, ο χρόνος για την εφαρμογή των προσαρμογών στις εκπομπές αναφοράς CO₂ είναι ανεπαρκής. Οι προσαρμογές εφαρμόζονται δυνάμει της οδηγίας 1999/62/ΕΚ «για τις περιόδους υποβολής στοιχείων που αρχίζουν μετά τις αντίστοιχες ημερομηνίες εφαρμογής των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων». Ωστόσο, δεν προβλέπεται χρόνος εφαρμογής σε περίπτωση που η εν λόγω πράξη εκδοθεί λίγο πριν από την έναρξη της περιόδου υποβολής στοιχείων.
- Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο είναι ανακριβές όταν αναφέρεται στο *χρονικό σημείο κατά το οποίο το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 επεκτείνεται σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων*. Συγκεκριμένα, η διάταξη αυτή ορίζει ότι η διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου εφαρμόζεται σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων όταν αρχίσουν να ισχύουν πορείες μείωσης των εκπομπών για επιμέρους ομάδες οχημάτων που δεν καλύπτονται ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, όπως καθορίζεται από νομοθετική πράξη της ΕΕ. Ωστόσο, δεν υπάρχει πράξη της ΕΕ που θα αρχίσει να ισχύει και να καθορίζει τις τιμές των πορειών μείωσης των εκπομπών ομάδας οχημάτων. Αντ' αυτού, η πορεία μείωσης των εκπομπών ομάδας οχημάτων υπολογίζεται με βάση τους τύπους που προβλέπονται ήδη στον ορισμό που παρατίθεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 37) της οδηγίας. Η πορεία μείωσης των εκπομπών επιμέρους ομάδας οχημάτων είναι το γινόμενο των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ για την εν λόγω επιμέρους ομάδα οχημάτων [όπως ορίζονται στο άρθρο 3α και στο σημείο 4.3 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242] επί τις εκπομπές αναφοράς CO₂ επιμέρους ομάδας οχημάτων [όπως δημοσιεύονται σε πράξη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 κατά το έτος που έπεται της περιόδου αναφοράς της εν λόγω επιμέρους ομάδας οχημάτων]¹⁹. Ως εκ τούτου, η πορεία μείωσης των εκπομπών επιμέρους ομάδας οχημάτων μπορεί να υπολογιστεί όταν δημοσιευθούν οι εκπομπές

¹⁹ Ο χρόνος δημοσίευσης της εν λόγω πράξης εξαρτάται με τη σειρά του από την περίοδο αναφοράς μιας ομάδας, όπως ορίζεται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η περίοδος αναφοράς για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονταν αρχικά από τον εν λόγω κανονισμό (επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH) ήταν το 2019. Η περίοδος αναφοράς των επιμέρους ομάδων οχημάτων 1, 2, 3, 11, 12 και 16 είναι το 2021. Η περίοδος αναφοράς όλων των άλλων επιμέρους ομάδων είναι το 2025.

αναφοράς CO₂ της εν λόγω επιμέρους ομάδας οχημάτων. Ως εκ τούτου, το χρονικό σημείο που ορίζεται στο τέταρτο εδάφιο του άρθρου 7ζα παράγραφος 1 για την επέκταση σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων συνδέεται με τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων σε πράξη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

- Στο ίδιο εδάφιο δεν ορίζεται προθεσμία για την εφαρμογή των επεκτάσεων του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων. Οι πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 παράγουν αποτελέσματα από την ημερομηνία κοινοποίησης στις διευθύνσεις. Ωστόσο, η κατάταξη των οχημάτων που ανήκουν στις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ προϋποθέτει τη διενέργεια εργασιών στα συστήματα ΤΠ για τη λειτουργία των συστημάτων διοδίων, συντονισμό μεταξύ των εθνικών αρχών και των παρόχων υπηρεσιών διοδίων και ενημέρωση των χρηστών του οδικού δικτύου σχετικά με τα δικαιώματά τους. Οι εργασίες αυτές διαρκούν περίπου έξι μήνες.

Για τους λόγους αυτούς, το δεύτερο έως τέταρτο εδάφιο του άρθρου 7ζα παράγραφος 1 τροποποιούνται ως εξής.

- Τα τρία αυτά εδάφια απλοποιούνται ως εξής:
 - διόρθωση των παραπομπών στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242: αντί της παραπομπής στο «άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242», χρησιμοποιείται η διατύπωση «επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242»,
 - απαλοιφή του τρίτου εδαφίου, το οποίο είναι πλέον παρωχημένο. Για τον ίδιο λόγο, απαλείφεται επίσης το εδάφιο της αρχικής πρότασης σχετικά με τη διαφοροποίηση για τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 1, 4 και 5,
 - συγχώνευση του ισχύοντος δεύτερου και τέταρτου εδαφίου, διότι αμφότερα αφορούν τον τρόπο με τον οποίο οι επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 περιλαμβάνονται στη διαφοροποίηση των τελών υποδομής, όπως ρυθμίζεται στο άρθρο 7ζα,
- Προστίθεται νέο εδάφιο προκειμένου να μεταφερθεί από τον ορισμό της πορείας μείωσης των εκπομπών στο παρόν άρθρο η διάταξη σχετικά με τις προσαρμογές των εκπομπών αναφοράς CO₂.
- Εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές για να αποσαφηνιστεί το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των αλλαγών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 στην οδηγία 1999/62/ΕΚ:
 - Θα πρέπει να αποσαφηνιστεί το χρονικό σημείο της επέκτασης σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων [που αντικατοπτρίζει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242]. Η επέκταση αυτή αφορά όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων των οποίων η περίοδος αναφοράς δεν είναι το 2019 (βλ. υποσημείωση 19). Διαγράφονται οι αναφορές στην «έναρξη ισχύος των πορειών μείωσης των εκπομπών». Όπως περιγράφεται ανωτέρω, το χρονικό σημείο από το οποίο θα πρέπει να εφαρμόζεται διαφοροποίηση συνδέεται με τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ της εν λόγω επιμέρους ομάδας οχημάτων που θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ως εκ τούτου, το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 αναφέρεται επίσης στη δημοσίευση των εν λόγω πράξεων.

- Προβλέπεται εξάμηνη προθεσμία εφαρμογής μετά την ημερομηνία δημοσίευσης των εκπομπών αναφοράς CO₂ που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Οι εκπομπές αναφοράς CO₂ για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων έχουν ήδη δημοσιευθεί και, ως εκ τούτου, η ημερομηνία εφαρμογής για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες είναι η 13η Μαΐου 2023²⁰.
- Προβλέπεται εξάμηνη προθεσμία εφαρμογής σε περίπτωση που χρειαστούν προσαρμογές στις εκπομπές αναφοράς CO₂ βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η ημερομηνία εφαρμογής των προσαρμογών αυτών ορίζεται ως η «πρώτη ημέρα του έκτου μήνα που έπεται της δημοσίευσής τους», προκειμένου να διασφαλιστεί ότι παρόμοια οχήματα αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο σε διασυνοριακό επίπεδο και να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ φορέων μεταφορών που κατέχουν παρόμοια οχήματα.

Δεδομένου ότι αναμένεται να εκδοθεί πράξη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και θα εφαρμοστεί από την περίοδο υποβολής στοιχείων το 2025 και μετά για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων και δεδομένου ότι είναι πιθανό η εξάμηνη περίοδος να λήξει περίπου κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της παρούσας πρότασης, η ημερομηνία εφαρμογής για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων ενδέχεται να είναι υπερβολικά σύντομη ή ασαφής. Για να διασφαλιστεί ότι η ημερομηνία εφαρμογής των προσαρμογών για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων είναι σαφής και ότι παρέχεται επαρκής χρόνος εφαρμογής, η εν λόγω προσαρμογή θα πρέπει να εφαρμοστεί από την 1η Ιουλίου 2026 δυνάμει της οδηγίας²¹.

Άρθρο 7ζα παράγραφος 2: κατάταξη των οχημάτων στις κατηγορίες εκπομπών CO₂

Στην αρχική πρόταση η εν λόγω διάταξη δεν τροποποιήθηκε. Ωστόσο, κατέστη αναγκαίο να τροποποιηθεί μετά τις αλλαγές που εισήχθησαν με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2024/1610 και (ΕΕ) 2022/1379. Θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αναφέρεται ο τρόπος κατάταξης των οχημάτων σε ειδικές περιπτώσεις που θα μπορούσαν να ερμηνευθούν με διαφορετικό τρόπο βάσει της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, προκειμένου να διασφαλιστεί εναρμονισμένη προσέγγιση σε ολόκληρη την ΕΕ.

Στην παρούσα παράγραφο καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο:

- α) ανακατατάσσονται τα οχήματα με βάση την πορεία μείωσης των εκπομπών, όπως ορίστηκε αρχικά στην οδηγία (ΕΕ) 2022/362·

²⁰ Η εν λόγω ημερομηνία συνέπιπτε με την πάροδο δύο ετών μετά την ημερομηνία παραγωγής αποτελεσμάτων της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO₂ ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές αναφοράς CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2019 (ΕΕ L 167 της 12.5.2021, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ Η εν λόγω ημερομηνία συνάδει με την τρέχουσα έκδοση της τελευταίας περιόδου του ορισμού της πορείας μείωσης των εκπομπών. Πράγματι, η εν λόγω διάταξη ορίζει ότι οι προσαρμοσμένες τιμές εφαρμόζονται από την περίοδο υποβολής στοιχείων που αρχίζει μετά την ημερομηνία εφαρμογής της εν λόγω πράξης, η οποία είναι η 1η Ιουλίου 2026.

- β) κατατάσσονται τα οχήματα που συνοδεύονται από φάκελο πληροφοριών πελάτη και ταξινομούνται πριν από την έναρξη της πορείας μείωσης των εκπομπών·
- γ) κατατάσσονται τα επαγγελματικά οχήματα·
- δ) κατατάσσονται τα μετασκευασμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών· και
- ε) κατατάσσονται τα οχήματα διπλού καυσίμου.

Ο καθορισμός του τρόπου αντιμετώπισης των εν λόγω περιπτώσεων στο δίκαιο της ΕΕ παρέχει ασφάλεια δικαίου για την εφαρμογή της οδηγίας.

- *Ανακατάταξη των οχημάτων με βάση τον αρχικό ορισμό της πορείας μείωσης των εκπομπών.* Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αρχικής μορφής και του νοήματος του ορισμού της πορείας μείωσης των εκπομπών²². Ωστόσο, τα οχήματα που κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO₂ πριν από την έγκριση της παρούσας πρότασης μπορούν να καταταγούν σε δυσμενή κατηγορία.

Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι μεταξύ των οχημάτων που κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO₂ μετά την έγκριση της παρούσας πρότασης και των οχημάτων που κατατάσσονται βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 43 % για το 2030, τα κράτη μέλη πρέπει να ανακατατάξουν τα εν λόγω οχήματα εντός δύο μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας πρότασης.

Η διάταξη αυτή είναι αναγκαία μόνον εάν η παρούσα πρόταση αρχίσει να ισχύει μετά από μία από τις ακόλουθες δύο χρονικές στιγμές: μετά την 1η Ιουλίου 2026 (για οχήματα που ανήκουν σε αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων) ή μετά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 1999/62/EK, ώστε να συμπεριληφθούν οι επιμέρους ομάδες οχημάτων 1, 2, 3, 11, 12 και 16²³. Η διάταξη αυτή δεν θα είναι αναγκαία εάν η παρούσα πρόταση αρχίσει να ισχύει πριν από τα δύο αυτά γεγονότα.

- *Οχήματα που συνοδεύονται από φάκελο πληροφοριών πελάτη και κατατάσσονται πριν από την έναρξη της πορείας μείωσης των εκπομπών.* Η οδηγία 1999/62/EK δεν ρυθμίζει τον τρόπο κατάταξης στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ για οχήματα που ταξινομήθηκαν πριν από την έναρξη της πορείας μείωσης των εκπομπών της αντίστοιχης επιμέρους ομάδας οχημάτων, αλλά για τα οποία οι ιδιοκτήτες μπορούν να παράσχουν αποδεικτικά στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ με βάση τον φάκελο πληροφοριών πελάτη.

Για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων με περίοδο αναφοράς το 2021 ή το 2025, υπάρχει απόκλιση μεταξύ του έτους κατά το οποίο αρχίζει η πορεία μείωσης των εκπομπών και των προθεσμιών εντός των οποίων οφείλουν οι κατασκευαστές να μεριμνήσουν ώστε τα νέα οχήματα να συνοδεύονται από τον φάκελο πληροφοριών πελάτη²⁴. Συγκεκριμένα, η προθεσμία εντός της οποίας οι κατασκευαστές πρέπει να το πράξουν προηγείται του έτους έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών.

²² Βλ. την επεξήγηση σχετικά με το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 37) ανωτέρω.

²³ Βλ. την επεξήγηση κατωτέρω σχετικά με το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 για τη χρονική στιγμή της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής.

²⁴ Η πορεία μείωσης των εκπομπών ξεκινά κατά την περίοδο αναφοράς επιμέρους ομάδας οχημάτων [όπως ορίζεται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242], αλλά οι προθεσμίες για τους κατασκευαστές καθορίζονται στα άρθρα 9 και 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και εξαρτώνται από την ομάδα οχημάτων. Για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων, οι δύο ημερομηνίες συμπίπτουν: η πορεία μείωσης των εκπομπών ξεκίνησε την 1η Ιουλίου 2019, διότι η περίοδος αναφοράς [όπως

Στο άρθρο 7ζα παράγραφος 2 στοιχείο α) διευκρινίζεται ότι τα οχήματα για τα οποία μπορούν να παρασχεθούν αποδεικτικά στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ είναι επιλέξιμα για κατηγοριοποίηση σε κατηγορία εκπομπών CO₂, με βάση τις τιμές του πρώτου έτους της πορείας μείωσης των εκπομπών για την εν λόγω επιμέρους ομάδα. Η παρούσα πρόταση θα εξασφαλίσει εναρμονισμένη προσέγγιση στην ΕΕ.

- *Επαγγελματικά οχήματα.* Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 διακρίνει τα επαγγελματικά οχήματα (όπως οχήματα που χρησιμοποιούνται για την αποκομιδή απορριμμάτων ή σε εργοτάξια ²⁵) από άλλους τύπους οχημάτων καθορίζοντας τις επαγγελματικές επιμέρους ομάδες. Η διάκριση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι ο τρόπος χρήσης των επαγγελματικών οχημάτων διαφέρει από τον τρόπο χρήσης των οχημάτων που μεταφέρουν εμπορεύματα ή πρόσωπα. Τα επαγγελματικά οχήματα ευθύνονται για το 2 % περίπου των εκπομπών του τομέα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και χρησιμοποιούνται κυρίως σε πόλεις ²⁶.

Οι κατασκευαστές δεν υποχρεούνται να προσδιορίζουν τον επαγγελματικό χαρακτήρα ενός βαρέος επαγγελματικού οχήματος, διότι η τελική χρήση του οχήματος ενδέχεται να εξακολουθεί να είναι ασαφής κατά τον χρόνο παραγωγής. Αντιθέτως, τα επαγγελματικά οχήματα αναγνωρίζονται ως τέτοια μετά την πρώτη ταξινόμηση των οχημάτων για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Κατά συνέπεια, ο φάκελος πληροφοριών πελάτη που λαμβάνουν οι ιδιοκτήτες οχημάτων δεν αναφέρει αν το όχημα είναι επαγγελματικό ή όχι. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω οχήματα δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ως χωριστή επιμέρους ομάδα οχημάτων βάσει της οδηγίας 1999/62/ΕΚ στην τρέχουσα μορφή της.

Η αναγνώριση επιμέρους ομάδων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ θα συνεπαγόταν τη χρήση πρόσθετων εγγράφων εκδιδόμενων μετά την ταξινόμηση του οχήματος με σκοπό τον προσδιορισμό του επαγγελματικού χαρακτήρα των οχημάτων. Η διοικητική επιβάρυνση θα ήταν δυσανάλογη σε σύγκριση με το χαμηλό ποσοστό των εκπομπών που οφείλονται στα επαγγελματικά οχήματα και τον χαμηλό αριθμό χιλιομέτρων που διανύονται στους δρόμους που καλύπτονται από το άρθρο 7ζα της οδηγίας (δηλαδή αυτοκινητόδρομοι και οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ). Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν κατακερματισμένες προσεγγίσεις, εάν η οδηγία δεν καθορίζει τη διαδικασία για τη χρήση εγγράφων άλλων από τον φάκελο πληροφοριών πελάτη. Αυτοί οι αντικειμενικοί λόγοι δικαιολογούν διαφορετική μεταχείριση των επιμέρους ομάδων επαγγελματικών οχημάτων από άλλες επιμέρους ομάδες οχημάτων.

Ως εκ τούτου, το άρθρο 7ζα παράγραφος 2 απαιτεί να θεωρείται ότι τα επαγγελματικά οχήματα ανήκουν στην αντίστοιχη επιμέρους ομάδα μη επαγγελματικών οχημάτων. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε όλους τους

ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων] ήταν το 2019. Η προθεσμία εντός της οποίας οι κατασκευαστές οφείλουν να μεριμνήσουν ώστε τα νέα οχήματα να συνοδεύονται από τον φάκελο πληροφοριών πελάτη ήταν επίσης η 1η Ιουλίου 2019 [όπως ορίζεται στο άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400].

²⁵ Ο πλήρης κατάλογος των τύπων επαγγελματικών οχημάτων παρατίθεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 σε συνδυασμό με το προσάρτημα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμολκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Βλ. αιτιολογική σκέψη 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610.

φακέλους πληροφοριών πελάτη των οχημάτων. Η παρούσα πρόταση θα αποσαφηνίσει τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις της οδηγίας στα επαγγελματικά οχήματα.

- *Οχήματα μηδενικών εκπομπών που μετασκευάζονται με σκοπό την επέκταση του εύρους λειτουργίας τους.* Το εύρος λειτουργίας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών εξακολουθεί να αποτελεί μειονέκτημα σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα. Για να αυξηθεί το εύρος λειτουργίας του οχήματος, είναι δυνατή η μετασκευή οχημάτων μηδενικών εκπομπών με την αντικατάσταση της συστοιχίας μπαταριών με γεννήτρια καυσίμου ²⁷. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω μετασκευασμένα οχήματα μετατρέπονται σε υβριδικά οχήματα.

Μολονότι χρησιμοποιούν γεννήτρια καυσίμου, τα μετασκευασμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα εξακολουθήσουν να κατατάσσονται στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 βάσει της οδηγίας 1999/62/EK, διότι η κατάταξη των οχημάτων βασίζεται στην τεκμηρίωση των οχημάτων κατά τον χρόνο της πρώτης ταξινόμησης των οχημάτων.

Η μεταχείριση των εν λόγω οχημάτων ως οχημάτων που ανήκουν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 στρεβλώνει την αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών εις βάρος των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν οχήματα μηδενικών εκπομπών τα οποία δεν έχουν μετασκευαστεί. Η κατάταξη αυτή επίσης δεν αντικατοπτρίζει τις πραγματικές εκπομπές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Επιπλέον, οι κατασκευαστές μπορούν να υπολογίζουν τις ειδικές εκπομπές CO₂ των εν λόγω οχημάτων στο εργαλείο προσομοίωσης VECTO, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400, πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά.

Ως εκ τούτου, προτείνεται τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που μετασκευάζονται με σκοπό την επέκταση του εύρους λειτουργίας τους να μην θεωρούνται ότι ανήκουν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 5, αλλά ότι ανήκουν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 1. Η αλλαγή αυτή διασφαλίζει ότι τα οχήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες εκπομπών CO₂ με βάση τα αποτελέσματα του εργαλείου προσομοίωσης VECTO.

- *Οχήματα διπλού καυσίμου που παρήχθησαν πριν από τη συμπερίληψή τους στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400.* Τα οχήματα διπλού καυσίμου που παρήχθησαν πριν από τη συμπερίληψη της εν λόγω τεχνολογίας στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/1379 δεν είναι επιλέξιμα για ευνοϊκότερα τέλη διοδίων λόγω έλλειψης φακέλου πληροφοριών πελάτη. Επομένως, τα οχήματα αυτά ενδέχεται να αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι ομοειδών οχημάτων που ταξινομήθηκαν μετά την ημερομηνία αυτή. Θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί νέα προσομοίωση για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ των εν λόγω οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των τελευταίων απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί. Οι κατασκευαστές που παρήγαγαν οχήματα διπλού καυσίμου προτού τα εν λόγω οχήματα συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 μπορούν να διενεργούν αυτήν την προσομοίωση.

²⁷ Βλ. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> και <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται το αποτέλεσμα των εν λόγω προσομοιώσεων για την κατάταξη οχημάτων διπλού καυσίμου στις κατηγορίες εκπομπών CO₂. Δεδομένου ότι το εργαλείο προσομοίωσης είναι ανοικτού κώδικα και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί παράνομα, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εποπτεία όταν χρησιμοποιείται η συγκεκριμένη επιλογή. Ως εκ τούτου, όταν ένας κατασκευαστής αποφασίζει να χρησιμοποιήσει τη συγκεκριμένη επιλογή, θα πρέπει να κοινοποιεί την πρόθεσή του στην Επιτροπή. Για να αποτραπεί η χρήση αρχείων παράνομης προσομοίωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται νέο αρχείο προσομοίωσης μόνον εάν i) λαμβάνεται απευθείας από τον κατασκευαστή· ii) το αρχείο προσομοίωσης είναι σε ψηφιακή μορφή· και iii) ο εν λόγω κατασκευαστής ήταν αποδέκτης θετικής απόφασης της Επιτροπής.

Άρθρο 7ζα παράγραφος 7 — Δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂

Η αρχική πρόταση δεν περιλάμβανε τη διάταξη αυτή. Η παρούσα παράγραφος αφορά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ ομάδων οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά δεν καλύπτονται ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242. Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, η διάταξη αυτή είναι πλέον παρωχημένη και, ως εκ τούτου, απαλείφεται προκειμένου να απλουστευθεί η οδηγία.

Άρθρο 7ζγ παράγραφος 7 — Επίδραση των ρυμουλκούμενων στον καθορισμό της μείωσης των τελών χρήσης οδικού δικτύου

Η αρχική πρόταση τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστούν τα ρυμουλκούμενα που είναι επιλέξιμα για την κατηγορία ρυμουλκούμενων 3 με παραπομπή στον νέο ορισμό των ρυμουλκούμενων μηδενικών εκπομπών που παρατίθεται στο άρθρο 3 σημείο 11) στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610.

Άρθρο 8 παράγραφος 3 — Ημερομηνία εφαρμογής του άρθρου 7ζα για τα κράτη μέλη με κοινό σύστημα τελών χρήσης

Η αρχική πρόταση δεν περιλάμβανε τη διάταξη αυτή, αλλά η τροποποίησή της είναι αναγκαία ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1. Πράγματι, το άρθρο 8 παράγραφος 3 περιέχει παραπομπή στο δεύτερο και στο τρίτο εδάφιο του άρθρου 7ζα παράγραφος 1, τα οποία επηρεάζονται από την παρούσα πρόταση.

Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 7ζα παράγραφος 1 καλύπτει πλέον τόσο τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων όσο και τις νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων. Η παράταση της προθεσμίας για τα κράτη μέλη με κοινό σύστημα τελών χρήσης αφορά την πρώτη εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων. Ως εκ τούτου, η εν λόγω ημερομηνία εφαρμογής για τις αρχικές επιμέρους ομάδες οχημάτων ορίζεται πλέον ρητά, με παρόμοιο τρόπο όπως η παρούσα πρόταση τροποποιεί το άρθρο 7ζα παράγραφος 1.

Τροποποιημένη πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα και την αποσαφήνιση και απλούστευση ορισμένων διατάξεων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Η έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ³ ενίσχυσε την εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» θεσπίζοντας υποχρεωτική επιβολή τελών βάσει των εκπομπών CO₂, είτε με διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων είτε με επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂. Επί του παρόντος, τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου για συνδυασμούς οχημάτων που αποτελούνται από μηχανοκίνητο όχημα και ρυμουλκούμενο διαφοροποιούνται με βάση τις εκπομπές CO₂ του μηχανοκίνητου οχήματος, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του συνδεδεμένου ρυμουλκούμενου, ήτοι της επίδρασής του στις εκπομπές CO₂ του συνδυασμού οχημάτων.
- 2) Παρόλο που το ίδιο το ρυμουλκούμενο δεν καταναλώνει ενέργεια, για την κίνησή του απαιτείται ενέργεια από το έλκον όχημα. Η βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης των ρυμουλκούμενων έχει ως αποτέλεσμα μείωση των εκπομπών CO₂ των συμβατικών οχημάτων και αύξηση της αυτονομίας των οχημάτων. Αυτή η

¹ ΕΕ C/2023/874 της 8.12.2023, σ. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² ΕΕ C, της [...], σ. .

³ Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 69 της 4.3.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

βελτιστοποίηση των ρυμουλκούμενων οφείλεται σε βελτιώσεις των αεροδυναμικών επιδόσεων, της αντίστασης κύλισης και του βάρους των ρυμουλκούμενων. Το δυναμικό ενεργειακής απόδοσης είναι περίπου 7,5 % για τα ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης και 15 % για τα ημιρυμουλκούμενα συγκρινόμενα με ρυμουλκούμενο αναφοράς του έτους 2020. Συνεπώς, τα ρυμουλκούμενα μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην απανθρακοποίηση του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, ανασταλτικό παράγοντα για τη χρήση ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης αποτελούν οι υψηλότερες τιμές τους και το γεγονός ότι έως σήμερα οι αγοραστές ρυμουλκούμενων δεν είχαν τη δυνατότητα να συγκρίνουν τα διάφορα ρυμουλκούμενα ως προς την ενεργειακή απόδοσή τους. Το αποτέλεσμα είναι η περιορισμένη διαθεσιμότητα ρυμουλκούμενων υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Παρόλο που στην αγορά διατίθενται ήδη αεροδυναμικές διατάξεις και παρότι στο μέλλον θα διατίθενται ακόμη περισσότερες, οι διατάξεις αυτές δεν χρησιμοποιούνται ευρέως στον σημερινό στόλο της ΕΕ.

- 3) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής⁴ θέσπισε νομικά πιστοποιημένες τιμές για την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO₂ συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων. Με στόχο την περαιτέρω μείωση των λειτουργικών δαπανών των ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης, θα πρέπει να θεσπιστούν οι κανόνες για τη συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO₂ συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών με διαφοροποίηση βάσει των εκπομπών CO₂. Δεδομένου ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα μπορούν να συνδέονται με διαφορετικά ρυμουλκούμενα, η συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών με διαφοροποίηση βάσει των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να βασίζεται στο ρυμουλκούμενο που πράγματι χρησιμοποιείται κάθε φορά.
- 4) Η επέκταση της επιβολής τελών στα ρυμουλκούμενα βάσει των εκπομπών CO₂ θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ρυμουλκούμενα που καλύπτονται από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362. Οι επιδόσεις των ρυμουλκούμενων μπορεί να ποικίλλουν ανάλογα με τις τεχνικές παραμέτρους τους. Για να αξιολογηθεί η επίδοση ενός ρυμουλκούμενου ως προς την ενεργειακή απόδοση, συγκρίνεται η επίδοση του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου όσον αφορά το δυναμικό μείωσης CO₂ με την επίδοση ενός ρυμουλκούμενου αναφοράς, το οποίο διαθέτει παρεμφερή χαρακτηριστικά ως προς τη διάταξη αξόνων, το μέγιστο αποδεκτό φορτίο ανά άξονα και τη διαμόρφωση πλαισίου. Ο λόγος της τιμής του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου προς την τιμή του ρυμουλκούμενου αναφοράς ορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 ως λόγος απόδοσης. Στα ρυμουλκούμενα υψηλότερης απόδοσης ο λόγος απόδοσης είναι μικρότερος του 1.
- 5) Ο υπολογισμός του λόγου απόδοσης μπορεί να βασίζεται στα χιλιόμετρα, τονοχιλιόμετρα ή m³-χιλιόμετρα. Για όλα τα ρυμουλκούμενα εκτός των ρυμουλκούμενων με προσανατολισμό όγκου, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο λόγος απόδοσης με βάση τα τονοχιλιόμετρα. Ως ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου ορίζονται εκείνα που είναι σχεδιασμένα κυρίως για τη μεταφορά ογκωδών

⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

εμπορευμάτων. Ο λόγος απόδοσης με βάση τα τονοχιλιόμετρα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου επειδή τα τελευταία έχουν μεγαλύτερη αντίσταση κύλισης και μάζα από τα συμβατικά ρυμουλκούμενα. Αντί αυτού, για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο λόγος απόδοσης με βάση m3-χιλιόμετρα.

- 6) Η κατηγορία εκπομπών CO₂ ενός συνδυασμού οχημάτων με ρυμουλκούμενο υψηλότερης απόδοσης θα πρέπει να είναι υψηλότερη από την κατηγορία εκπομπών CO₂ του μηχανοκίνητου οχήματος όταν είναι μόνο του, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου. Η επίδραση του δυναμικού μείωσης εκπομπών CO₂ ενός ρυμουλκούμενου στην κατηγορία εκπομπών CO₂ ενός συνδυασμού οχημάτων θα πρέπει να βασίζεται στη σύγκριση του λόγου απόδοσης του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου με τα όρια των λόγων απόδοσης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Προβλέπονται διαφορετικά όρια για τα ημιρυμουλκούμενα και για τα λοιπά ρυμουλκούμενα καθώς διαθέτουν διαφορετικό δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO₂ με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος.
- 7) Στην περίπτωση κατά την οποία το κράτος μέλος συμπεριλάβει την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO₂ συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών στην επικράτειά του και επιβάλει ειδικά τέλη στους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις που ορίζονται στην οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου ⁵, θα πρέπει να επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος να εφαρμόζει μείωση τελών χρήσης οδικού δικτύου στους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα ρυμουλκούμενο υψηλότερης απόδοσης.
- 8) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να τροποποιήσει το παράρτημα VIII της οδηγίας 1999/62/EK, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, προκειμένου να καθορίσει ή να αναπροσαρμόσει τα προβλεπόμενα στην εν λόγω οδηγία όρια των λόγων απόδοσης, και να καθορίσει μεθοδολογία για την κατάταξη στις κατηγορίες ρυμουλκούμενων των ρυμουλκούμενων που έχουν υποβληθεί σε διαδικασία μετασκευής, ιδίως δε εκείνων στα οποία δεν έχει αποδοθεί λόγος απόδοσης σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362. Τα όρια των λόγων απόδοσης θα πρέπει να καθοριστούν όταν θα έχουν συλλεχθεί δεδομένα σχετικά με την απόδοση των ρυμουλκούμενων για ένα τουλάχιστον έτος βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁶. Τα όρια των λόγων απόδοσης θα πρέπει να βασίζονται στη μέση απόδοση του στόλου των ρυμουλκούμενων όταν δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ για τα εν λόγω οχήματα, και στη δυνατότητα των ρυμουλκούμενων να επιφέρουν βελτιώσεις στην απόδοση. Θα πρέπει ακολούθως να αναπροσαρμόζονται ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις και την αυξανόμενη διείσδυση νέων τεχνολογιών, όπως τα ρυμουλκούμενα με κινητήριους άξονες. Ο καθορισμός μεθοδολογίας για τα μετασκευασμένα ρυμουλκούμενα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εγκατάσταση εξοπλισμού που βελτιώνει την ενεργειακή απόδοσή τους, όπως οι αεροδυναμικές διατάξεις, που

⁵ Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj)).

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj)).

μπορεί να ελέγχεται μέσω του περιοδικού τεχνικού ελέγχου και που θα πρέπει να αναφέρεται στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁷.

- 9) Για να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί θα δηλώνουν σωστά τις επιδόσεις του ρυμουλκούμενου που είναι συνδεδεμένο με το μηχανοκίνητο όχημα όταν κάνουν χρήση της μείωσης των τελών βάσει των εκπομπών CO₂, είναι αναγκαίο να προσκομίζονται, κατόπιν αιτήματος, στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου αποδεικτικά στοιχεία της κατηγορίας εκπομπών του συνδυασμού οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων αποδεικτικών στοιχείων που βεβαιώνουν τις επιδόσεις του ρυμουλκούμενου. Σε περίπτωση μη προσκόμισης των αποδεικτικών στοιχείων, το εκάστοτε κράτος μέλος θα έχει δικαίωμα να επιβάλει τέλη με βάση αποκλειστικά την κατηγορία εκπομπών του μηχανοκίνητου οχήματος.
- 10) Για να διασφαλιστεί η συνεκτική εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου ανάλογα με τις εκπομπές CO₂, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου ⁸, ώστε να απαιτεί να υποδεικνύεται, εφόσον είναι διαθέσιμος στο πιστοποιητικό συμμόρφωσής τους ή στο πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης οχήματος, ο λόγος απόδοσης των ρυμουλκούμενων στην άδεια κυκλοφορίας τους. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων που σχετίζονται με την απόδοση των ρυμουλκούμενων για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁹.
- 11) ~~Επιπροσθέτως, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί η οδηγία 1999/62/ΕΚ προκειμένου να αντικατοπτρίζει τη νέα διάρθρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, όπως τροποποιήθηκε από [να προστεθεί η παραπομπή μόλις γίνει γνωστή]. Οι αναγκαίες αλλαγές έχουν ως στόχο να διαφυλαχθεί το τρέχον νόημα των ορισμών του οχήματος μηδενικών εκπομπών, του οχήματος χαμηλών εκπομπών, των εκπομπών αναφοράς CO₂ και της πορείας μείωσης των εκπομπών, και θα πρέπει να επικαιροποιήσουν τον τελευταίο ορισμό προκειμένου να εναρμονιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του με τον προαναφερθέντα κανονισμό μετά το 2030. Οι εν λόγω αλλαγές δεν θα πρέπει επίσης να επηρεάσουν την υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών υποδομής και χρήσης και τη χρονική στιγμή από την οποία ισχύει η υποχρέωση αυτή. Όσον αφορά τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό, οι αλλαγές θα πρέπει ειδικότερα να διευκρινίζουν ότι η εν λόγω υποχρέωση ισχύει από τις 13 Μαΐου 2023, ήτοι δύο έτη από την ημερομηνία δημοσίευσης της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής ¹⁰, η οποία καθορίζει τις εκπομπές αναφοράς CO₂ για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η έγκαιρη~~

⁷ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51, **ΕΛΙ**: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁸ Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57, **ΕΛΙ**: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45, **ΕΛΙ**: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

¹⁰ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO₂ ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές αναφοράς CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2019 (ΕΕ L 167 της 12.5.2021, σ. 47).

υιοθέτηση αυτών των αλλαγών σε σχέση με την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να οριστεί προθεσμία ενός έτους για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία.

- 11) Είναι σκόπιμο να αποσαφηνιστούν και να απλουστευθούν ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ ώστε να αντικατοπτρίζονται οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ¹¹ στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ¹², καθώς και οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής ¹³ στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής ¹⁴. Οι προτεινόμενες αλλαγές αφορούν τους ορισμούς των εκπομπών CO₂, των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων χαμηλών εκπομπών, της ομάδας οχημάτων, της πορείας μείωσης των εκπομπών και των εκπομπών αναφοράς CO₂, καθώς και του άρθρου 7ζα και του άρθρου 8 παράγραφος 3, με παράλληλη διατήρηση του αρχικού νοήματός τους.**
- 12) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει το χρονικό σημείο από το οποίο ισχύει η υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO₂ για επιμέρους ομάδα οχημάτων. Ως εκ τούτου, παραπέμπει στη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ επιμέρους ομάδας οχημάτων που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει επίσης να παρέχει επαρκή χρόνο εφαρμογής στις εθνικές αρχές και στους παρόχους υπηρεσιών διόδων για την κατάταξη των οχημάτων των εν λόγω επιμέρους ομάδων οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO₂. Προβλέπεται εξάμηνη προθεσμία εφαρμογής μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂. Όσον αφορά τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονταν αρχικά από τον εν λόγω κανονισμό, η υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου εφαρμόζεται από την 13η Μαΐου 2023, ήτοι δύο έτη μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής ¹⁵.**

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 2024, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (ΕΕ L 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα μεσαία και βαρέα φορτηγά και τα βαρέα λεωφορεία, και την εισαγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και άλλων νέων τεχνολογιών (ΕΕ L 212 της 12.8.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO₂ ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές

- 13) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει την ημερομηνία από την οποία εφαρμόζονται οι προσαρμογές των εκπομπών αναφοράς CO₂ που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Για την εφαρμογή της αλλαγής αυτής ενδείκνυται προθεσμία έξι μηνών. Η ημερομηνία αυτή θα πρέπει να είναι η ίδια σε όλα τα κράτη μέλη, προκειμένου να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των φορέων μεταφορών που κατέχουν ομοειδή οχήματα τα οποία ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά την ίδια ημερομηνία αλλά είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Επιπλέον, με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ).../... της Επιτροπής για την προσαρμογή των εκπομπών αναφοράς CO₂ που αναφέρονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής και για τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον ορισμό αντιπροσωπευτικών οχημάτων [να προστεθεί η παραπομπή μόλις γίνει γνωστή] προσαρμόστηκαν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ με εφαρμογή από την περίοδο υποβολής στοιχείων 2025 για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH. Η τρέχουσα εκδοχή του ορισμού της πορείας μείωσης των εκπομπών προβλέπει ότι οι προσαρμοσμένες τιμές εφαρμόζονται από την περίοδο υποβολής στοιχείων που αρχίζει μετά την ημερομηνία εφαρμογής της εν λόγω πράξης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εφαρμοστούν από την 1η Ιουλίου 2026. Για να αποφευχθεί η λήξη της εξάμηνης προθεσμίας εφαρμογής πολύ σύντομα μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας και το ενδεχόμενο ανεπαρκούς χρονικού περιθωρίου για την εφαρμογή της, διατηρείται ρητά η ημερομηνία εφαρμογής της 1ης Ιουλίου 2026.
- 14) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να διατηρεί το νόημα του ορισμού της πορείας μείωσης των εκπομπών της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362. Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610 τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 διά της θέσπισης στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 κατά 43 %. Η αλλαγή αυτή επηρεάζει την κλίση της πορείας μείωσης των εκπομπών που ορίζεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ για τα έτη έως και το 2030. Ως εκ τούτου, ορισμένα όρια κατηγοριών εκπομπών CO₂ έως και το 2030 είναι αυστηρότερα από ό,τι για το 2031 και τα επόμενα έτη. Η προκύπτουσα μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών δεν ήταν προβλεπόμενη συνέπεια της έκδοσης του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1610. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποκατασταθεί η αρχική μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών με τον καθορισμό στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 30 % για το 2030 στην οδηγία 1999/62/ΕΚ. Έως ότου εφαρμοστεί αυτή η αλλαγή, είναι δυνατόν ορισμένα οχήματα να κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO₂ με πορεία μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 43 % για το 2030. Για να εξασφαλιστεί ίση μεταχείριση με τα οχήματα που κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO₂ μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανακατατάξουν τα εν λόγω οχήματα χρησιμοποιώντας πορεία μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 30 % για το 2030, εντός δύο μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
- 15) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ οχημάτων που συνοδεύονται από φάκελο πληροφοριών πελάτη και ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την έναρξη

αναφοράς CO₂ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2019 (ΕΕ L 167 της 12.5.2021, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

της πορείας μείωσης των εκπομπών. Για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων με περίοδο αναφοράς το 2021 ή το 2025, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, υπάρχει απόκλιση μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης των πορειών μείωσης των εκπομπών τους και της προθεσμίας εντός της οποίας οι κατασκευαστές πρέπει να μεριμνήσουν ώστε τα νέα οχήματα να συνοδεύονται από φάκελο πληροφοριών πελάτη που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής. Η ημερομηνία έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών επιμέρους ομάδας οχημάτων είναι η πρώτη ημέρα της περιόδου αναφοράς για την εν λόγω επιμέρους ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η προθεσμία εντός της οποίας οι κατασκευαστές πρέπει να μεριμνήσουν ώστε τα νέα οχήματα επιμέρους ομάδας οχημάτων να συνοδεύονται από τον φάκελο πληροφοριών πελάτη ορίζεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής. Για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων, η προθεσμία για τους κατασκευαστές προηγείται της ημερομηνίας έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών. Η οδηγία 1999/62/ΕΚ δεν αναφέρει τον τρόπο κατάταξης στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την έναρξη της πορείας μείωσης των εκπομπών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κατατάσσουν σε κατηγορία εκπομπών CO₂ τα οχήματα για τα οποία ο ιδιοκτήτης μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για τις οικείες εκπομπές CO₂ σε φάκελο πληροφοριών πελάτη. Τα όρια των κατηγοριών εκπομπών CO₂ πριν από την έναρξη της πορείας μείωσης των εκπομπών είναι εκείνα του πρώτου έτους της πορείας μείωσης των εκπομπών.

16) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης των επαγγελματικών οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO₂. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 διακρίνει τα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την αποκομιδή απορριμμάτων ή σε εργοτάξια, από άλλους τύπους οχημάτων, καθορίζοντας επιμέρους ομάδες επαγγελματικών οχημάτων. Τα οχήματα αυτά ευθύνονται για το 2 % περίπου των εκπομπών του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και χρησιμοποιούνται κυρίως σε πόλεις. Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2024/160, τα επαγγελματικά οχήματα προσδιορίζονται ως τέτοια μόνο μετά την πρώτη ταξινόμησή τους. Ως εκ τούτου, ο φάκελος πληροφοριών πελάτη νέου οχήματος δεν παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον επαγγελματικό χαρακτήρα του οχήματος. Επομένως, τα επαγγελματικά οχήματα δεν μπορούν να αναγνωριστούν ως οχήματα που ανήκουν σε επαγγελματική επιμέρους ομάδα όταν κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO₂. Για αντικειμενικούς και πρακτικούς λόγους, τα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να θεωρούνται ότι ανήκουν στην αντίστοιχη επιμέρους ομάδα μη επαγγελματικών οχημάτων για τους σκοπούς της οδηγίας 1999/62/ΕΚ.

17) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης των μετασκευασμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε κατηγορίες εκπομπών CO₂. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θέτει στόχους για τους κατασκευαστές όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, οι κατασκευαστές επωφελούνται ιδιαίτερα από τη διάθεση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. Η οδηγία 1999/62/ΕΚ παρέχει κίνητρα για τη ζήτηση των εν λόγω οχημάτων με τη χορήγηση μειωμένων τελών σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO₂ 5. Ένα υφιστάμενο μειονέκτημα των οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι ότι έχουν χαμηλότερο εύρος λειτουργίας από τα συμβατικά οχήματα. Για να αυξηθεί το εύρος λειτουργίας του οχήματος, είναι δυνατή η μετασκευή οχημάτων μηδενικών

εκπομπών με την αντικατάσταση της συστοιχίας μπαταριών με γεννήτρια καυσίμου, προκειμένου να αυξηθεί το εύρος λειτουργίας του οχήματος. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω μετασκευασμένα οχήματα μετατρέπονται σε υβριδικά οχήματα. Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK, τα οχήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες εκπομπών CO₂ σύμφωνα με την τεκμηρίωση του οχήματος που καταρτίζεται από τους κατασκευαστές πριν από την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος. Με βάση τα παραπάνω, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, τα εν λόγω μετασκευασμένα οχήματα θα συνεχίσουν να επωφελούνται από μειωμένα τέλη σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO₂ 5, παρότι χρησιμοποιούν γεννήτρια καυσίμου. Ωστόσο, η μεταχείριση αυτή στρεβλώνει την αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών εις βάρος των φορέων εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν οχήματα μηδενικών εκπομπών τα οποία δεν έχουν μετασκευαστεί και δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική μείωση των εκπομπών κατά τη διάρκεια ζωής των οχημάτων για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Επομένως, για να διασφαλιστεί ότι όλα τα οχήματα ανήκουν σε κατηγορίες εκπομπών CO₂ με βάση τα αποτελέσματα του εργαλείου προσομοίωσης VECTO, τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που έχουν μετασκευαστεί με κινητήρα που λειτουργεί με καύσιμο θα πρέπει να θεωρούνται, βάσει της οδηγίας 1999/62/EK, ότι ανήκουν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.

- 18) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης των οχημάτων διπλού καυσίμου στις κατηγορίες εκπομπών CO₂. Το άρθρο 24 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής υποχρεώνει τους κατασκευαστές να εκδίδουν φάκελο πληροφοριών πελάτη για οχήματα διπλού καυσίμου από την 1η Ιανουαρίου 2024. Ωστόσο, ορισμένα οχήματα διπλού καυσίμου ταξινομήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή χωρίς φάκελο πληροφοριών πελάτη. Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την ημερομηνία αυτή δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση σε ευνοϊκότερα τέλη διοδίων και ενδέχεται να αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με παρόμοια οχήματα που ταξινομήθηκαν μεταγενέστερα. Οι κατασκευαστές έχουν τη δυνατότητα να προσδιορίζουν τις εκπομπές CO₂ ενός οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί διενεργώντας νέα προσομοίωση που λαμβάνει υπόψη τις τελευταίες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται το αποτέλεσμα των προσομοιώσεων αυτών ως απόδειξη των εκπομπών CO₂ του οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να αποτρέπει τη χρήση αποτελεσμάτων παράνομης προσομοίωσης επιβλέποντας τη χρήση της συγκεκριμένης επιλογής από τους κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, ο κατασκευαστής που αποφασίζει να χρησιμοποιήσει τη συγκεκριμένη επιλογή θα πρέπει να την κοινοποιεί στην Επιτροπή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται το εν λόγω έγγραφο μόνον εάν λαμβάνεται απευθείας από τον κατασκευαστή, εάν το έγγραφο είναι σε ψηφιακή μορφή, καθώς ο συγκεκριμένος τρόπος λήψης είναι λιγότερο ευάλωτος σε πρακτικές απάτης, και εάν ο εν λόγω κατασκευαστής είναι αποδέκτης θετικής απόφασης της Επιτροπής.

- 19) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να απαλείψει ορισμένες διατάξεις που κατέστησαν παρωχημένες. Η οδηγία 1999/62/EK προβλέπει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ώστε να συμπεριληφθούν επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 αλλά δεν καλύπτονται ακόμη από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242. Οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 1999/62/EK είναι το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 30) στοιχείο β)· το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 38) στοιχείο β)· το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο και το άρθρο 7ζα παράγραφος 7. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610 επέκτεινε το πεδίο

εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 ώστε να αντιστοιχεί στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Ως εκ τούτου, οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ έχουν καταστεί παρωχημένες και θα πρέπει να απαλειφθούν προκειμένου να απλουστευθεί το κείμενο της εν λόγω οδηγίας.

(1220) Επομένως, οι οδηγίες 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 28) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«28) “εκπομπές CO₂” βαρέος επαγγελματικού οχήματος: οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος (gCO₂/t-km) που προβλέπονται στο σημείο 2.6.1 του οικείου φακέλου πληροφοριών πελάτη, εάν πρόκειται για βαρύ φορτηγό όχημα ή οι ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος (gCO₂/p-km) που προβλέπονται στο σημείο 2.6.4 του οικείου φακέλου πληροφοριών πελάτη, εάν πρόκειται για πούλμαν ή λεωφορείο, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV μέρος II του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής(*)».

* Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).».

αβ) στο σημείο 29), το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 11) στοιχεία α) ~~και~~ ή β) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).» ή

** Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).».

βγ) στο σημείο 30, το στοιχείο β) το σημείο 30) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«30) “βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών”: βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.».

~~«β) βαρύ επαγγελματικό όχημα από ομάδα οχημάτων που καλύπτεται από εκτελεστική πράξη εκδοθείσα δυνάμει του άρθρου 7ζα παράγραφος 7, με εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από το 50 % των εκπομπών αναφοράς CO₂ της ομάδας οχημάτων του, και το οποίο δεν είναι όχημα μηδενικών εκπομπών»·~~

δ) το σημείο 35) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«35) “ομάδα οχημάτων”: ομάδα οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 4 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400»·

γξ) το σημείο 37) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«37) “πορεία μείωσης των εκπομπών” επιμέρους ομάδας οχημάτων (sg): πορεία μείωσης των εκπομπών για βαρέα φορτηγά οχήματα ($ET_{sg,Y}$) ή για λεωφορεία και πούλμαν ($ETp_{sg,Y}$), όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι σημείο 5.1.2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 και προσαρμοσμένη ως εξής:

α) για τα έτη $Y \leq 2030$, ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂ για το 2030 ($rf_{sg,Y}$ ή $rfp_{sg,Y}$, όπου $Y=2030$) είναι 30 %· και

β) για τα έτη $Y > 2030$, ο συντελεστής-στόχος ($RET_{sg,Y}$ ή $RETp_{sg,Y}$) είναι 0,7»·

~~«37) “πορεία μείωσης των εκπομπών”, για την επιμέρους ομάδα (sg) οχημάτων και την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, δηλαδή $ET_{sg,Y}$: το γινόμενο του συντελεστή μείωσης των ετήσιων εκπομπών CO₂ ($RET_{sg,Y}$) επί τις εκπομπές αναφοράς CO₂ (rCO_{2sg}) της επιμέρους ομάδας (sg), δηλαδή $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$ · ο συντελεστής $RET_{sg,Y}$ προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242»·~~

δστ) το σημείο 38) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«38) “εκπομπές αναφοράς CO₂”: οι εκπομπές αναφοράς CO₂ όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242»·

«38) “εκπομπές αναφοράς CO₂”:

~~α) για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η ποσότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο στο παράρτημα Ι σημείο 3 του εν λόγω κανονισμού·~~

~~β) για ομάδα οχημάτων που καλύπτεται από εκτελεστική πράξη εκδοθείσα δυνάμει του άρθρου 7ζα παράγραφος 7, οι οριζόμενες στην εν λόγω πράξη εκπομπές αναφοράς CO₂, που αντιστοιχούν στη μέση τιμή όλων των εκπομπών CO₂ οχημάτων που ανήκουν στην εν λόγω ομάδα οχημάτων, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (6) για την πρώτη περίοδο υποβολής στοιχείων, που θα αρχίζει μετά την ημερομηνία κατά την οποία απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 η ταξινόμηση, η πώληση ή η θέση σε κυκλοφορία οχημάτων της εν λόγω ομάδας οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400»·~~

εζ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«42) “ρυμουλκούμενο”: ρυμουλκούμενο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής **[***]**».

43) “ημιρυμουλκούμενο”: ρυμουλκούμενο που πληροί τον ορισμό του ημιρυμουλκούμενου στο άρθρο 3 σημείο 33) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής.»

******* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκουμένων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**))».

2) το άρθρο 7ζα τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση στις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 **το αργότερο έξι μήνες μετά τη δημοσίευση** με βάση τις εκπομπές **των εκπομπών** αναφοράς CO₂ των εν λόγω επιμέρους ομάδων οχημάτων που θεσπίζονται ~~δημοσιεύονται~~ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Ωστόσο, για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση το αργότερο έως τις 13 Μαΐου 2023.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές αναφοράς CO₂ **όπως** αναπροσαρμόζονται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, **αρχής γενομένης από την πρώτη ημέρα του έκτου μήνα που έπεται της δημοσίευσής τους. Ωστόσο, για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εκπομπές αναφοράς CO₂ όπως προσαρμόζονται σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) .../... [να προστεθεί η παραπομπή μόλις γίνει γνωστή], αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου 2026,** οι εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO₂ εφαρμόζονται από την έναρξη της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων

~~Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο, για τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 1, 4 και 5, που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται στις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 7 το αργότερο δύο έτη μετά την έκδοση των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων. Η διαφοροποίηση βασίζεται στις εκεί οριζόμενες εκπομπές αναφοράς CO₂ και εφαρμόζεται έως ότου δημοσιευθούν εκπομπές αναφοράς CO₂ για τις σχετικές επιμέρους ομάδες οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO₂ αντί των~~

τιμών που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 7 και η διαφοροποίηση για τις σχετικές επιμέρους ομάδες οχημάτων εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες εκπομπών.»

β) στην παράγραφο 2, προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Τα κράτη μέλη ανακατατάσσουν τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 ή 3 με πορεία μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 43 % για το 2030, χρησιμοποιώντας αντ' αυτών πορεία μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 30 % για το 2030, το αργότερο έως την/τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας + δύο μήνες].

Τα κράτη μέλη θεωρούν επιλέξιμα για κατάταξη σε κατηγορία εκπομπών CO₂ όλα τα οχήματα για τα οποία ο χρήστης του οδικού δικτύου μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ σε φάκελο πληροφοριών πελάτη που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Εάν η ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης ενός οχήματος είναι προγενέστερη της έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών της επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκει το όχημα, εφαρμόζονται οι τιμές του πρώτου έτους της πορείας μείωσης των εκπομπών για την εν λόγω επιμέρους ομάδα.

Τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν τα επαγγελματικά οχήματα, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, ως οχήματα που ανήκουν στην αντίστοιχη επιμέρους ομάδα μη επαγγελματικών οχημάτων.

Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν μειωμένα τέλη σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 σε οχήματα μηδενικών εκπομπών που έχουν μετασκευαστεί με κινητήρα που λειτουργεί με καύσιμο και παράγει ηλεκτρική ενέργεια ή συμβάλλει στην πρόωση του οχήματος. Αντ' αυτού, τα κράτη μέλη επιβάλλουν τα τέλη σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.

Οι κατασκευαστές οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιούν το εργαλείο προσομοίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ ενός οχήματος διπλού καυσίμου, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 21) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, μετά την ημερομηνία παραγωγής του, όταν η ημερομηνία παραγωγής του εν λόγω οχήματος είναι πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024. Ο κατασκευαστής που προτίθεται να χρησιμοποιήσει αυτή τη δυνατότητα κοινοποιεί στην Επιτροπή την πρόθεσή του να το πράξει και η Επιτροπή αποφασίζει αν ο εν λόγω κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το εργαλείο προσομοίωσης για τον σκοπό που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Για την κατάταξη οχήματος σε κατηγορία εκπομπών CO₂, τα κράτη μέλη αποδέχονται την προσομοίωση που δημιούργησαν οι κατασκευαστές ως απόδειξη των εκπομπών CO₂ του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής τους αποστέλλει τα αποτελέσματα της προσομοίωσης απευθείας και σε ψηφιακή μορφή μαζί με την απόφαση της Επιτροπής που απευθύνεται στον εν λόγω κατασκευαστή.»

βγ) η παράγραφος 7 απαλείφεται. στην παράγραφο 7, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

~~«Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των εκπομπών αναφοράς CO₂ για τις ομάδες οχημάτων εκτός των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.»~~

3) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7ζγ

1. Έως τις 30 Ιουνίου 2030, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO₂ συνδυασμών τους με μηχανοκίνητα οχήματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 7ζα. Από την 1η Ιουλίου 2030 υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη την επίδραση αυτή.

Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει το πρώτο εδάφιο, η κατηγορία εκπομπών CO₂ του συνδυασμού οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 2 επηρεάζεται από την κατηγορία ρυμουλκούμενου του ελκόμενου ρυμουλκούμενου σύμφωνα με το παράρτημα VIII.

2. Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει την πρώτη παράγραφο και, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α), επιβάλλει ειδικά τέλη στους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου *, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, δύναται να εφαρμόζει μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου στους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα ρυμουλκούμενο στο οποίο έχει αποδοθεί κατηγορία ρυμουλκούμενου σύμφωνα με το παράρτημα VIII της παρούσας οδηγίας.

Το ποσό μείωσης του τέλους χρήσης οδικού δικτύου μπορεί να αντιστοιχεί στη μείωση που χορηγείται στους συνδυασμούς οχημάτων που δεν παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 9δ για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII προκειμένου να καθορίσει τα εκεί προβλεπόμενα όρια των λόγων απόδοσης, ή να τα αναπροσαρμόσει ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις. Ο αρχικός καθορισμός τους βασίζεται στη μέση απόδοση του στόλου των ρυμουλκούμενων όταν δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO₂ για τα εν λόγω οχήματα, και στη δυνατότητα των ρυμουλκούμενων να επιφέρουν βελτιώσεις στην απόδοση, και θα λαμβάνει υπόψη τη διαφορά δυναμικού μεταξύ ημιρυμουλκούμενων και λοιπών ρυμουλκούμενων.

Για τις κατηγορίες ρυμουλκούμενων 1 και 2 όπως ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος VIII, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό των ορίων των λόγων απόδοσης το αργότερο ένα έτος μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂ για τα ρυμουλκούμενα σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Η κατηγορία ρυμουλκούμενων Για την κατηγορία ρυμουλκούμενων³, όπως ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VIII, εφαρμόζεται σε ρυμουλκούμενα μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, τα οποία συμμορφώνονται με το όριο του λόγου απόδοσης για ρυμουλκούμενο κατηγορίας 3. ~~ήτοι ρυμουλκούμενα εξοπλισμένα με διάταξη που υποστηρίζει ενεργά την πρόωση και δεν περιλαμβάνει κινητήρα εσωτερικής καύσης ή περιλαμβάνει κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 5gCO₂/kWh, η~~ Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον

καθορισμό των ορίων των λόγων απόδοσης μόλις είναι διαθέσιμες νομικά πιστοποιημένες τιμές για τα εν λόγω ρυμουλκούμενα.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 9δ για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII προκειμένου να καθορίσει μεθοδολογία για την κατάταξη στις κατηγορίες ρυμουλκούμενων των ρυμουλκούμενων που υποβάλλονται σε διαδικασία μετασκευής η οποία βελτιώνει την ενεργειακή απόδοσή τους, ιδίως δε των ρυμουλκούμενων που έχουν ταξινομηθεί, πωληθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

4. Για τον σκοπό της καταγραφής του εξοπλισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 3, τέταρτο εδάφιο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τη θέση 10 (λοιπές πληροφορίες) του παραρτήματος II της οδηγίας 2014/45/ΕΕ**.

* Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59)

** Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51)»

4) στο άρθρο 7ι παράγραφος 2α, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ) αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς του άρθρου 7ζ παράγραφος 2, του άρθρου 7ζα και του άρθρου 7ζβ, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο όριο. Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ) αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του συνδυασμού οχημάτων για τους σκοπούς του άρθρου 7ζγ, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης με βάση την κατηγορία εκπομπών του μηχανοκίνητου οχήματος.»

5) στο άρθρο 8, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στην περίπτωση κοινού συστήματος τελών χρήσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής των διαφοροποιήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1 για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH είναι η 25η Μαρτίου 2025.»

56) στο άρθρο 9δ, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9ε για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά το παράρτημα 0, τους τύπους στο παράρτημα IIIα σημεία 4.1 και 4.2, τα ποσά που προσδιορίζονται στους πίνακες των παραρτημάτων IIIβ και IIIγ, με σκοπό την προσαρμογή τους στις επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις, και τα όρια των λόγων απόδοσης που ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος VIII με σκοπό τον

καθορισμό τους ή την αναπροσαρμογή τους ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις.»

67) στο άρθρο 11, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, σύμφωνα με τα άρθρα 7ζ, 7ζα, 7ζβ ή 7ζγ.»

78) το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα VIII.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520

Στο παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520, το Μέρος I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μέρος I. Δεδομένα σχετικά με οχήματα

Αντικείμενο	Υ/Π ⁽¹⁾	Παρατηρήσεις
Αριθμός κυκλοφορίας	Υ	
Αριθμός πλαισίου/Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	Υ	
Κράτος μέλος ταξινόμησης	Υ	
Μάρκα	Υ	(D.1 ⁽²⁾) π.χ. Ford, Opel, Renault
Εμπορικός τύπος του οχήματος	Υ	(D.3) π.χ. Focus, Astra, Megane
Κωδικός κατηγορίας ΕΕ	Υ	(J) π.χ. μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες, αυτοκίνητα
Κατηγορία εκπομπών Euro	Υ	π.χ. Euro 4, Euro 6
Κατηγορία εκπομπών CO ₂	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Ημερομηνία νέας κατάταξης	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
CO ₂ σε g/tkm	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Προσανατολισμός όγκου: ναι/όχι	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Λόγος απόδοσης — με βάση τα τονοχιλιόμετρα (-)...	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Λόγος απόδοσης — με βάση m ³ -χιλιόμετρα (-) ...	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμποφόρου του οχήματος	Υ	
1) Υ = υποχρεωτικό όταν διατίθεται στο εθνικό μητρώο, Π = προαιρετικό. 2)		

»

*Άρθρο 3***Τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/EK**

Στο σημείο V (εκπομπές εξαγωγής) του παραρτήματος I της οδηγίας 1999/37/EK, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«(V.11) λόγος απόδοσης:

- Για τα ρυμουλκούμενα χωρίς προσανατολισμό όγκου, λόγος απόδοσης – με βάση τα τονοχιλιόμετρα όταν αναφέρεται στη θέση 49.11.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής* ή στη θέση 49.11.2 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.
- Για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου, λόγος απόδοσης – με βάση m³ χιλιόμετρα όταν αναφέρεται στη θέση 49.11.3 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής ή στη θέση 49.11.3 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.

Ο προσανατολισμός όγκου αναφέρεται στη θέση 49.10 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης των βαρέων ρυμουλκούμενων που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής ή στη θέση 49.10 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού,

(V.12) κατηγορία ρυμουλκούμενου καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 7ζγ της οδηγίας 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**).».

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως [ένα έτος από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*