



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Στρασβούργο, 17 Ιουνίου 2025
(OR. en)**

**2025/0070(COD)
LEX 2448**

**PE-CONS 13/1/25
REV 1**

**CLIMA 115
ENV 267
TRANS 138
MI 234
CODEC 459**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2019/631
ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΡΟΣΘΕΤΗΣ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ
ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΑΠΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
ΓΙΑ ΤΑ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑΚΑ ΕΤΗ 2025 ΕΩΣ 2027**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Ιουνίου 2025

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631
για τη συμπερίληψη πρόσθετης ευελιξίας όσον αφορά τον υπολογισμό της συμμόρφωσης
των κατασκευαστών με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από καινούργια
επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
για τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2027**

(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 192 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 Επιτροπής¹,

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ Γνώμη της 29ης Απριλίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 8ης Μαΐου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 27ης Μαΐου 2025.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ καθορίζει τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι αποτελούν βασικό μέρος του πλαισίου της Ένωσης για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050.
- (2) Σε ανταπόκριση στο αίτημα των ενδιαφερόμενων μερών να προβλεφθεί πρόσθετη ευελιξία συμμόρφωσης με τους στόχους CO₂ για την περίοδο 2025 έως 2027, είναι σκόπιμο να εγκριθεί άμεσα τροποποίηση που προβλέπει εφάπαξ ευελιξία για την εν λόγω τριετία όσον αφορά τον υπολογισμό της συμμόρφωσης με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂, με παράλληλη διατήρηση των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂.
- (3) Κατά την περίοδο 2025 έως 2027, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ των οχημάτων τους δεν υπερβαίνουν έναν στόχο εκπομπών, ο οποίος υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών τους κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Η συμμόρφωση με τους εν λόγω στόχους θα πρέπει να αξιολογηθεί στο τέλος της τριετούς περιόδου για κάθε μεμονωμένο κατασκευαστή. Το τίμημα υπέρβασης εκπομπών θα πρέπει να υπολογίζεται αναλόγως.
- (4) Προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι διατάξεις περί ομαδοποίησης με την πρόσθετη ευελιξία συμμόρφωσης κατά τα έτη 2025 έως 2027, θα πρέπει να είναι δυνατή η σύναψη συμφωνιών ομαδοποίησης για το ημερολογιακό έτος 2025 ή 2026 έως το τέλος του 2027.

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- (5) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η παροχή πρόσθετης ευελιξίας για τη συμμόρφωση με τις εκπομπές CO₂ κατά την περίοδο 2025 έως 2027, με παράλληλη διατήρηση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτού του στόχου.
- (6) Δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα για πρόσθετη ευελιξία συμμόρφωσης με τις εκπομπές CO₂ κατά την περίοδο 2025 έως 2027, με παράλληλη διατήρηση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO₂ τόσο για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα όσο και για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, θεωρείται αναγκαίο να εφαρμοστεί η παρέκκλιση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που καθορίζεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.
- (7) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 4, παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, για την τριετία που περιλαμβάνει τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2027, ο κατασκευαστής, ακόμη και όταν είναι μέλος ομάδας, εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά την εν λόγω περίοδο δεν υπερβαίνουν τον στόχο ειδικών εκπομπών του κατά την εν λόγω περίοδο.

Οι εν λόγω μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των ετήσιων μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ της τριετίας σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομούνται για πρώτη φορά κάθε ημερολογιακό έτος.

Ο στόχος ειδικών εκπομπών υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ετήσιων στόχων ειδικών εκπομπών που καθορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.3 του μέρους Α ή του μέρους Β του παραρτήματος Ι κατά τη διάρκεια της τριετίας ή, σε περίπτωση που έχει χορηγηθεί παρέκκλιση σε κατασκευαστή δυνάμει του άρθρου 10, σύμφωνα με την εν λόγω παρέκκλιση, σταθμισμένος σύμφωνα με τον αριθμό των οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά σε κάθε ημερολογιακό έτος.

Για κάθε ημερολογιακό έτος κατά το οποίο ένας κατασκευαστής συμπεριλήφθηκε σε ομάδα, οι ετήσιες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ και ο ετήσιος στόχος ειδικών εκπομπών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τους εν λόγω υπολογισμούς είναι οι τιμές για την εν λόγω ομάδα.».

2) Στο άρθρο 6 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027 μπορεί να συναφθεί συμφωνία για τη σύσταση ομάδας που να καλύπτει το ημερολογιακό έτος 2025 ή 2026.».

3) Στο άρθρο 8 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2027, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών σε κάθε κατασκευαστή του οποίου οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ κατά τα τρία αυτά έτη υπερβαίνουν τον οικείο στόχο ειδικών εκπομπών κατά την περίοδο 2025 έως 2027.».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος