



Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 2025
(OR. en)

10936/25

Διοργανικός φάκελος:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	27 Ιουνίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά την παράταση της περιόδου κατά την οποία είναι δυνατή για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών η εφαρμογή σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή απαλλαγών από την καταβολή τους

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 348 final.

συνημμ.: COM(2025) 348 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά την παράταση της περιόδου κατά την οποία είναι δυνατή για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών η εφαρμογή σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή απαλλαγών από την καταβολή τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας¹ καθοδηγεί την οικονομική πολιτική της Επιτροπής στο πλαίσιο της τρέχουσας θητείας της. Βασίζεται στη δήλωση της Βουδαπέστης² του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και στη δήλωση της Αμβέρσας³ των εκπροσώπων των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και συνδικαλιστικών οργανώσεων. Η Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας ορίζει έναν κοινό *χάρτη πορείας για την απανθρακοποίηση και την ανταγωνιστικότητα* ως μία από τις τρεις επιταγές μετασχηματισμού για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας.

Η επιταγή αυτή διατυπώνεται στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία⁴. Έχει σκοπό να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, ενώ παράλληλα η ΕΕ παραμένει σε σταθερή τροχιά για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας. Δίνεται έμφαση στη στήριξη και τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την επίτευξη αυτού του στόχου από τις εταιρείες. Έχει επίσης σκοπό να ενισχύσει την οικονομική και ενεργειακή ασφάλεια της ΕΕ μειώνοντας την εξάρτησή της από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και αυξάνοντας το μερίδιο της ενέργειας που προέρχεται από την απανθρακοποιημένη παραγωγή εντός της ΕΕ.

Η Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας και η συμφωνία για καθαρή βιομηχανία δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην αυτοκινητοβιομηχανία. Ο τομέας αυτός βρίσκεται σε στάδιο ριζικής και μετασχηματιστικής αλλαγής, η οποία οφείλεται σε τεχνολογικές αλλαγές όπως η ψηφιοποίηση και η απανθρακοποίηση. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ενέκρινε ένα βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία⁵.

Αυτές οι τρεις στρατηγικές προσδιορίζουν την απανθρακοποίηση ως ισχυρό μοχλό ανάπτυξης και προτείνουν συγκεκριμένα μέτρα για να κινήσουν περισσότερο το επιχειρηματικό ενδιαφέρον των βιομηχανιών της ΕΕ για καθαρή παραγωγή. Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει ειδικά κίνητρα για την προώθηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων οχημάτων.

Το 2022 ο κλάδος των βαρέων οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές προκάλεσε το 27,5 % των εκπομπών CO₂ στον τομέα των οδικών μεταφορών⁶ παρότι αντιπροσώπευε μόλις το 2,4 % του στόλου οχημάτων⁷. Οι εκπομπές CO₂ στον κλάδο των βαρέων οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές αντιπροσώπευαν πάνω από το 6,9 % του συνόλου των εκπομπών στην ΕΕ και ήταν κατά 20 % υψηλότερες απ' ό,τι το 1995.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Οι εκπομπές CO₂ από τον κλάδο των βαρέων οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 20 % μεταξύ των ετών 1995 και 2022, και ο όγκος κυκλοφορίας αυξήθηκε την ίδια περίοδο κατά 70 %. Ως εκ τούτου, σημειώθηκε σχετική μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της χρήσης αποδοτικότερων οχημάτων, αλλά η βελτίωση αυτή δεν ήταν αρκετή για να επιτευχθεί απόλυτη μείωση των εκπομπών CO₂ εξαιτίας της αύξησης των επιπέδων κυκλοφορίας. Συγκριτικά, οι εκπομπές CO₂ και ο όγκος κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αυξήθηκαν κατά 9 % και 24 % αντίστοιχα κατά την ίδια περίοδο. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_el.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι ένας τομέας στον οποίον είναι δύσκολο να μειωθούν οι εκπομπές, δεδομένου ότι το κόστος μείωσης των εκπομπών είναι υψηλότερο απ' ό,τι σε άλλους τομείς της οικονομίας. Επιπλέον, η αγορά υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και χαρακτηρίζεται από χαμηλά περιθώρια κέρδους, γεγονός που περιορίζει τις επενδύσεις σε δαπανηρές τεχνολογίες μείωσης εκπομπών, όπως τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Η καινοτομία από τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων έχει οδηγήσει τα πρόσφατα χρόνια στην ανάπτυξη μοντέλων μηδενικών εκπομπών που καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων⁸. Η ανάπτυξή τους έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2019⁹. Το 2024 το 3,9 % όλων των νέων βαρέων οχημάτων ήταν οχήματα μηδενικών εκπομπών¹⁰, συμπεριλαμβανομένου του 1,2 % των νέων βαρέων φορτηγών οχημάτων βάρους άνω των 12 τόνων. Ωστόσο, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο βαρέων οχημάτων εξακολουθεί να είναι εξαιρετικά χαμηλό¹¹.

Ο στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂ για τα βαρέα οχήματα κατά 15 % το 2025 σε σύγκριση με τις τιμές του 2019¹² μπορεί να επιτευχθεί μέσω βελτιώσεων της απόδοσης των συμβατικών οχημάτων, αλλά η ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών πρέπει να αυξηθεί ταχύτατα προκειμένου να επιτευχθούν οι μετέπειτα στόχοι¹³. Ωστόσο, η αρχική επένδυση για την απόκτηση οχήματος μηδενικών εκπομπών είναι περίπου 2,5 φορές υψηλότερη από το

⁸ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την τεχνολογική ωριμότητα και την ετοιμότητα της αγοράς για τα βαρέα οχήματα οδικών μεταφορών [COM(2025) 260 final]. Βλ. επίσης κατάλογο των υφιστάμενων μοντέλων μηδενικών εκπομπών στο έγγραφο που είναι διαθέσιμο στο κάτω μέρος της ακόλουθης ιστοσελίδας: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Σε σύγκριση με το 2019, το 2024 πουλήθηκαν 40 φορές περισσότερα βαρέα φορτηγά οχήματα μηδενικών εκπομπών βάρους άνω των 12 τόνων, 6,5 φορές περισσότερα βαρέα φορτηγά οχήματα μηδενικών εκπομπών βάρους μεταξύ 3,5 και 12 τόνων και 4 φορές περισσότερα λεωφορεία και πούλμαν μηδενικών εκπομπών. Τα αριθμητικά στοιχεία για τις πωλήσεις οχημάτων μηδενικών εκπομπών το 2024 ήταν τα εξής: 3 400 βαρέα φορτηγά οχήματα βάρους άνω των 12 τόνων (περίπου 1,2 % των νέων ταξινομήσεων), 4 800 οχήματα βάρους μεταξύ 3,5 και 12 τόνων (10 %), και 6 000 λεωφορεία και πούλμαν (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ Τα ηλεκτρικά βαρέα φορτηγά οχήματα με συσσωρευτή (δηλαδή οχήματα βάρους άνω των 3,5 τόνων) αντιστοιχούσαν στο 0,1 % του στόλου της ΕΕ το 2023 (η Δανία είχε το υψηλότερο ποσοστό με 1 %). Τα ηλεκτρικά λεωφορεία και πούλμαν με συσσωρευτή αποτελούσαν το 2,5 % του στόλου (οι Κάτω Χώρες είχαν το υψηλότερο ποσοστό με 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Οι στόχοι μείωσης των εκπομπών στον κλάδο των βαρέων οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές καθορίζονται στον κανονισμό (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. Βλ. κατωτέρω την ενότητα «Συνέπεια με άλλες πολιτικές της ΕΕ».

¹³ Οι κατασκευαστές ανέφεραν ότι περίπου ένα στα τρία νέα βαρέα οχήματα αναμένεται να είναι όχημα μηδενικών εκπομπών το 2030. Βλ. COM(2025) 260 και την αντίστοιχη υποστηρικτική μελέτη: «Market ready analysis — Expected uptake of alternative fuel heavy vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs» (Ανάλυση ετοιμότητας της αγοράς — Αναμενόμενη υιοθέτηση βαρέων οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων έως το 2030 και οι αντίστοιχες ανάγκες τους για υποδομές), <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

κόστος των αντίστοιχων συμβατικών οχημάτων¹⁴ και εξακολουθεί να αποτελεί ένα από τα κυριότερα εμπόδια για την ευρύτερη ανάπτυξή τους.

Σε αντίθεση με την αγορά επιβατικών αυτοκινήτων, η αγορά βαρέων οχημάτων είναι διεπιχειρησιακή αγορά. Οι επενδυτικές επιλογές βασίζονται στο κόστος ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του. Αυτό είναι γνωστό ως συνολικό κόστος κυριότητας¹⁵ (στο εξής: TCO). Η αγορά βαρέων οχημάτων είναι ευαίσθητη ως προς τις τιμές. Αυτό σημαίνει ότι η απόφαση αγοράς που λαμβάνουν οι φορείς εκμετάλλευσης όταν επενδύουν σε ένα νέο όχημα πιθανότατα εξαρτάται από το TCO του οχήματος. Με άλλα λόγια, οι φορείς εκμετάλλευσης θα έχουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον να επενδύσουν σε ένα όχημα μηδενικών εκπομπών όταν το κόστος του είναι χαμηλότερο από το κόστος ενός συμβατικού οχήματος που κινείται με ορυκτά καύσιμα.

Η διαφοροποίηση των οδικών τελών μπορεί να μειώσει το κόστος λειτουργίας και, ως εκ τούτου, το TCO των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Συνεπώς, μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία αυξημένου επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις στα εν λόγω οχήματα.

Με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362¹⁶ κατέστη δυνατή η επιβολή οδικών τελών¹⁷ με βάση τις εκπομπές CO₂. Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 τροποποίησε την οδηγία 1999/62/ΕΚ¹⁸ προβλέποντας, μεταξύ άλλων αλλαγών, τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης (ευνοώντας την ανάπτυξη καθαρότερων οχημάτων) και/ή την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους του CO₂ (επιβαρύνοντας τα πιο ρυπογόνα οχήματα). Αμφότερα τα μέτρα αυτά μειώνουν τη διαφορά μεταξύ του TCO των συμβατικών οχημάτων και του TCO των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Η διαφοροποίηση των οδικών τελών συνίσταται στη χορήγηση μείωσης κατά 50 % έως 75 % των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών¹⁹. Το τέλος εξωτερικού κόστους προσθέτει στο τέλος υποδομής το εξωτερικό κόστος για τις εκπομπές

¹⁴ Σύγκριση μεταξύ των τιμών λιανικής των φορτηγών που κινούνται με διαφορετικές τεχνολογίες παρατίθεται στο προσάρτημα C της ακόλουθης μελέτης: <https://theict.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Το TCO ενός οχήματος είναι το άθροισμα του αρχικού κόστους αγοράς και του κόστους λειτουργίας του οχήματος κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του (καύσιμα, συντήρηση, φόροι, τέλη χρήσης του οδικού δικτύου και ασφάλιση).

¹⁶ 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, ΕΛΙ: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Ο όρος «επιβολή οδικών τελών» καλύπτει τα διόδια και τα τέλη χρήσης. Τα διόδια είναι επίσης γνωστά ως τέλη βάσει διανυόμενης απόστασης και τα τέλη χρήσης είναι επίσης γνωστά ως χρονοεξαρτώμενα τέλη ή σήματα τελών (βινιέτες). Τα διόδια ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 7) της οδηγίας 1999/62/ΕΚ ως το ποσό τουλάχιστον ενός από τα ακόλουθα τρία στοιχεία: τέλος υποδομής, τέλος εξωτερικού κόστους και τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τα τέλη χρήσης ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 16) της ίδιας οδηγίας ως καθορισμένο ποσό η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα, ορισμένων οδικών υποδομών επί δεδομένο χρονικό διάστημα.

¹⁸ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42, ΕΛΙ: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Άρθρο 7ζα παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας 1999/62/ΕΚ.

CO₂ λόγω κυκλοφορίας. Η οδηγία προβλέπει τιμές αναφοράς για το τέλος αυτό, με βάση τιμή του CO₂ ίση με 100 EUR ανά τόνο εκπομπών CO₂²⁰.

Η οδηγία ενισχύει περαιτέρω τους δύο αυτούς μηχανισμούς, δίνοντας τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να καθορίζουν σημαντικά μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή ακόμη και να χορηγούν πλήρη απαλλαγή από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών έως την 31η Δεκεμβρίου 2025²¹. Δίνει επίσης στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ λόγω κυκλοφορίας έως το διπλάσιο των τιμών αναφοράς της οδηγίας²².

Η χρηματική στήριξη σε κράτος μέλος που χρησιμοποιεί πλήρως τις εν λόγω διατάξεις προκειμένου να παράσχει σε φορέα εκμετάλλευσης το κίνητρο να επενδύσει σε μηχανοκίνητο όχημα μηδενικών εκπομπών βάρους έως και 40 τόνων εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 45 000 EUR κατά το πρώτο έτος λειτουργίας²³. Τα μικρότερα οχήματα λαμβάνουν χαμηλότερο επίπεδο στήριξης. Για ορισμένες περιπτώσεις χρήσης, η οδηγία συμβάλλει στην εξομοίωση του κόστους μεταξύ των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών οχημάτων²⁴.

Η μεταφορά των εν λόγω διατάξεων στο εθνικό δίκαιο αναμενόταν να έχει ολοκληρωθεί έως τις 25 Μαρτίου 2024. Η δυνατότητα εφαρμογής σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή απαλλαγής από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών αναμένεται να λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2025. Η περίοδος αυτή είναι υπερβολικά σύντομη για να παράσχει επαρκή κίνητρα για τη ζήτηση νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να παραταθεί η εφαρμογή της εν λόγω απαλλαγής. Προκειμένου να υποστηριχθούν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές να επιτύχουν τον στόχο τους για μείωση των εκπομπών CO₂ από νέα βαρέα οχήματα κατά 43 % για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 [όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242], η Επιτροπή προτείνει την παράταση της απαλλαγής έως το τέλος της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2030, η οποία λήγει στις 30 Ιουνίου 2031. Η αλλαγή αυτή θα εξασφαλίσει ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο.

Η ισχύουσα απαλλαγή αναμένεται να λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2025, και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να μεταφέρουν τις διατάξεις της επί του παρόντος προτεινόμενης οδηγίας στο εθνικό τους δίκαιο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εξετάσουν το ενδεχόμενο ταχείας έγκρισης της παρούσας πρότασης.

²⁰ Άρθρο 7γ παράγραφος 1 και παράρτημα IIIγ της οδηγίας 1999/62/ΕΚ. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική έκθεση της πρότασης που οδήγησε στην οδηγία (ΕΕ) 2022/362 [COM(2017) 275 final], οι τιμές στα παραρτήματα της οδηγίας βασίζονται στο εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών. Οι τιμές του παραρτήματος IIIγ υπολογίζονται με βάση τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα 24 της μελέτης που είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/ΕΚ.

²² Άρθρο 7γβ παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> και <https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA>.

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

Η παρούσα πρόταση θα παρατείνει την ισχύ μιας υφιστάμενης διάταξης που θεσπίστηκε πρόσφατα, και ως εκ τούτου συνάδει με το υφιστάμενο πλαίσιο πολιτικής για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου. Όταν εφαρμόστηκε, η διάταξη αυτή είχε θετικό αντίκτυπο όσον αφορά τη δημιουργία επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η απαλλαγή από τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης συμπληρώνει την εφαρμογή των τελών εξωτερικού κόστους διότι αμφότερα τα εν λόγω μέτρα μειώνουν τη διαφορά του κόστους λειτουργίας, και ως εκ τούτου του TCO, μεταξύ των οχημάτων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, αμφότερα τα εν λόγω μέτρα είναι σημαντικά για την ενίσχυση του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση παρατείνει την ισχύ ενός μέτρου από την πλευρά της ζήτησης στην αγορά νέων βαρέων οχημάτων, προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξή τους. Ως εκ τούτου, συμπληρώνει τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ του **κανονισμού** για τα βαρέα οχήματα²⁵, ο οποίος αφορά την πλευρά της προσφοράς στην αγορά νέων βαρέων οχημάτων και καθορίζει στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 43 % για τους κατασκευαστές έως το 2030 (και μετέπειτα υψηλότερους στόχους έως το 2040). Οι κατασκευαστές μπορούν να επιτύχουν τους στόχους i) βελτιώνοντας την αποδοτικότητα των συμβατικών οχημάτων και/ή ii) αυξάνοντας τον αριθμό των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που διαθέτουν στην αγορά. Η παρούσα πρόταση βοηθά τους κατασκευαστές να επιταχύνουν την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Η εσωτερίκευση του κόστους άνθρακα μειώνει τη διαφορά του TCO μεταξύ των καθαρότερων οχημάτων και των πιο ρυπογόνων οχημάτων αυξάνοντας το κόστος λειτουργίας των συμβατικών οχημάτων. Με την οδηγία 1999/62/EK εσωτερικεύεται το κόστος άνθρακα μέσω της επιβολής τέλους εξωτερικού κόστους. Από το 2027 οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές θα καλύπτονται επίσης από το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της **οδηγίας 2003/87/EK (ΣΕΛΕ2)**²⁶. Η συνέπεια μεταξύ των δύο αυτών μέτρων θα αποτελέσει αντικείμενο έκθεσης της Επιτροπής που θα υποβληθεί έως το 2027, σύμφωνα με το άρθρο 7γβ παράγραφος 4 και το άρθρο 7ζα παράγραφος 8 της οδηγίας 1999/62/EK. Κατά την αξιολόγηση θα εξεταστούν επίσης οι επιπτώσεις της **φορολόγησης της ενέργειας** στην τιμολόγηση του άνθρακα, που ρυθμίζεται από την **οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου**²⁷.

Οι υποδομές επαναφόρτισης αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την ταχύτερη ανάπτυξη των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ο προσφάτως αναθεωρημένος **κανονισμός**

²⁵ 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/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁶ Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

ΔΕΔ-Μ²⁸ και ο **κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων²⁹** θέτουν στόχους για την ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο, συμπεριλαμβανομένων ειδικών στόχων για τα βαρέα οχήματα που εκτελούν μεταφορές. Επιπλέον, στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ενωσιακή αυτοκινητοβιομηχανία αναφέρεται ότι η Επιτροπή θα εργαστεί για τους **ευρωπαϊκούς διαδρόμους καθαρών μεταφορών** προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη κόμβων φόρτισης βαρέων οχημάτων. Αναφέρεται επίσης ότι θα υποβληθούν πρόσθετες προτάσεις στο επικείμενο **επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές**.

Προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές CO₂, είναι απαραίτητη η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έγιναν η κύρια πηγή παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ το 2023³⁰. Ωστόσο, η επέκταση των υποδομών του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας είναι εξίσου σημαντική για τη στήριξη αυτής της μετάβασης. Οι συνδέσεις με το δίκτυο είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης για τα βαρέα οχήματα που εκτελούν μεταφορές. Στο πλαίσιο του **σχεδίου δράσης της ΕΕ για τα δίκτυα³¹** έχουν ήδη προγραμματιστεί διάφορες δράσεις, οι οποίες θα συμπληρωθούν επίσης με τη **δέσμη μέτρων για τα δίκτυα και το σχέδιο δράσης για τον εξηλεκτρισμό**. Η Επιτροπή θα εκδώσει **κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις** προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη μείωση του χρόνου αναμονής για τις συνδέσεις των σημείων επαναφόρτισης με τα δίκτυα και την κατά προτεραιότητα διεκπεραίωσή τους και θα συστήσει στα κράτη μέλη να θεωρούν, στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης, ότι οι σταθμοί φόρτισης και η σύνδεσή τους με το δίκτυο εξυπηρετούν το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον.

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 οδικών τελών 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 όσον αφορά τη ρύθμιση στον τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ, αλλά μόνο η ΕΕ μπορεί να προσαρμόσει τους υφιστάμενους ενωσιακούς κανόνες. Η οδηγία 1999/62/ΕΚ

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ Το 2023 το 44,7 % της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας προήλθε από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και το 32,5 % από ορυκτά καύσιμα <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Δίκτυα, ο κρίκος που λείπει — Σχέδιο δράσης της ΕΕ για τα δίκτυα [COM(2023) 757 final]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>.

ορίζει τις περιπτώσεις στις οποίες μπορούν να χορηγούνται μειώσεις για τα διόδια και τα τέλη χρήσης ή απαλλαγές από την καταβολή τους. Οι εθνικές αρχές έχουν τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζουν πώς θα χρησιμοποιήσουν αυτές τις δυνατότητες. Οι σημαντικά μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή για τα τέλη χρήσης ή η απαλλαγή από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών μπορούν να παραταθούν μετά το τέλος του 2025 μόνο με τροποποίηση της οδηγίας. Εναπόκειται στις εθνικές αρχές να επιλέξουν αν θα κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας ή όχι.

- **Αναλογικότητα**

Τα προτεινόμενα μέτρα δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ενώ διασφαλίζουν παράλληλα τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, και ως εκ τούτου η τροποποιητική πράξη θα πρέπει να λάβει 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**

Δεδομένου του σύντομου χρονικού διαστήματος που έχει παρέλθει από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να εφαρμοστούν οι νέοι κανόνες (δηλαδή από τις 25 Μαρτίου 2024), δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες για την πλήρη εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362. Επιπλέον, η παρούσα πρόταση απλώς και μόνο παρατείνει την ισχύ μιας ήδη υφιστάμενης διάταξης.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Κατά την κατάρτιση της παρούσας πρότασης, η Επιτροπή διεξήγαγε στοχευμένες διαβουλεύσεις με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ άλλων με ενώσεις μεταφορέων και κατασκευαστών οχημάτων, με την κοινωνία των πολιτών και με εθνικές αρχές.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η Επιτροπή βασίστηκε σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες για να αξιολογήσει τόσο το τρέχον επίπεδο ανάπτυξης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών όσο και την αποτελεσματικότητα της απαλλαγής από τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιεί η Επιτροπή είναι διαθέσιμες στις υποσημειώσεις του κειμένου στην ενότητα 1 ανωτέρω.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία συνοδεύει την πρόταση που οδήγησε στην έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362³². Η παρούσα πρόταση απλώς και μόνο τροποποιεί

³² Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής και την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα

την ημερομηνία λήξης μιας προαιρετικής διάταξης. Ως εκ τούτου, δεν απαιτείται η διενέργεια νέας εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρόταση απλώς και μόνο θα αλλάξει μια ημερομηνία και, ως εκ τούτου, δεν θα έχει συνέπειες για την απλούστευση του ενωσιακού δικαίου.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

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

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παράταση της απαλλαγής από τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Οι διατάξεις της οδηγίας θα έχουν διαφορετικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς ανάλογα με τις επιμέρους στρατηγικές εφαρμογής των κρατών μελών. Η μείωση των οδικών τελών ή η απαλλαγή από την καταβολή τους για τα καθαρότερα οχήματα μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τα έσοδα και, ως εκ τούτου, τους εθνικούς προϋπολογισμούς, εκτός εάν αυξηθεί η μέση τιμή για άλλα οχήματα³³. Αντιστρόφως, τα τέλη εξωτερικού κόστους παράγουν έσοδα και έχουν θετικό αντίκτυπο στους εθνικούς προϋπολογισμούς. Η οδηγία προσφέρει τρεις επιλογές στα κράτη μέλη, τα οποία μπορούν να εφαρμόσουν:

μειώσεις των οδικών τελών ή απαλλαγές από την καταβολή τους προκειμένου να δοθούν κίνητρα για επενδύσεις σε καθαρότερα οχήματα·

τέλη εξωτερικού κόστους ώστε να συνυπολογίζεται το εν λόγω εξωτερικό κόστος στις επενδυτικές αποφάσεις του ιδιωτικού τομέα·

αμφότερα τα εν λόγω μέσα ταυτόχρονα προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η μείωση της διαφοράς του TCO μεταξύ των συμβατικών οχημάτων και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα (δηλαδή κατά το χρονικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας πρότασης), η δυνητική αρνητική επίδραση των μειώσεων των οδικών τελών στους εθνικούς προϋπολογισμούς μπορεί να αναμένεται να είναι μικρότερη από τη θετική επίδραση των τελών εξωτερικού κόστους. Ο λόγος είναι ότι σήμερα τα οχήματα μηδενικών εκπομπών εξακολουθούν να αποτελούν πολύ μικρό μέρος του στόλου οχημάτων³⁴ και έως το 2030 αναμένεται να αντιπροσωπεύουν το 5 % έως 9 % του στόλου βαρέων οχημάτων³⁵. Κατά συνέπεια, εάν εφαρμοστούν ταυτόχρονα και τα δύο μέσα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους μπορεί να αναμένεται να είναι υψηλότερα από τα διαφυγόντα έσοδα λόγω των μειώσεων των οδικών τελών ή των απαλλαγών από την καταβολή τους. Η χρήση των εσόδων

υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων [SWD(2017) 180], που είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

³³ Το άρθρο 7ζα παράγραφος 4 ορίζει ότι οι διαφοροποιήσεις των διοδίων που βασίζονται στο εν λόγω άρθρο δεν πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ανακτήσουν τα διαφυγόντα έσοδα λόγω των μειώσεων ή των απαλλαγών που χορηγούνται στα καθαρότερα οχήματα με την επιβολή υψηλότερων τελών σε άλλα οχήματα.

³⁴ Βλ. υποσημείωση 11.

³⁵ COM(2025) 260.

από τα οδικά τέλη (τέλη υποδομής ή τέλη χρήσης) και από τα τέλη εξωτερικού κόστους ρυθμίζεται βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/62/EK.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Το άρθρο 11 της οδηγίας 1999/62/EK θεσπίζει υποχρέωση υποβολής εκθέσεων ανά πενταετία. Η τελευταία προθεσμία ήταν η 25η Μαρτίου 2025 και η επόμενη προθεσμία θα είναι η 25η Μαρτίου 2030. Το άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο γ) απαιτεί την υποβολή εκθέσεων σχετικά με *«τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 7ζ, 7ζα ή 7ζβ,»*. Η επόμενη προθεσμία είναι πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία λήξης της απαλλαγής και, ως εκ τούτου, θα είναι κατάλληλη για την αξιολόγηση της εφαρμογής της. Συνεπώς δεν προβλέπεται πρόσθετη υποχρέωση υποβολής εκθέσεων.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Η παρούσα πρόταση θα παρατείνει μια υφιστάμενη προαιρετική διάταξη, και ως εκ τούτου δεν απαιτείται επεξηγηματικό έγγραφο. Ωστόσο, τα κράτη μέλη που θα χρησιμοποιήσουν αυτήν τη δυνατότητα θα πρέπει να ενημερώσουν την Επιτροπή.

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

Το άρθρο 1 τροποποιεί το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/EK παρατείνοντας την απαλλαγή που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη έως τις 30 Ιουνίου 2031.

Το άρθρο 2 απαιτεί από τα κράτη μέλη να ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Το άρθρο 3 καθορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι η οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά την παράταση της περιόδου κατά την οποία είναι δυνατή για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών η εφαρμογή σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή απαλλαγών από την καταβολή τους

(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 Επιτροπής³⁶,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³⁷,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τα στοιχεία, οι αριθμοί των ταξινομήσεων νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών αυξήθηκαν προσφάτως στην Ένωση, αλλά εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλοί για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών που ορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα³⁸. Ένα από τα κύρια εμπόδια για την ευρύτερη ανάπτυξη των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι το υψηλό αρχικό κόστος απόκτησης ενός τέτοιου οχήματος. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αυξημένο επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, απαιτείται να καταβληθούν προσπάθειες ώστε να εξομοιωθεί το κόστος των εν λόγω οχημάτων με το κόστος των συμβατικών οχημάτων. Το συνολικό κόστος κυριότητας περιλαμβάνει την αρχική επένδυση για την απόκτηση του οχήματος και το κόστος λειτουργίας κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος. Η διαφορά του συνολικού κόστους κυριότητας μεταξύ των συμβατικών οχημάτων και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών μπορεί να περιοριστεί με τη μείωση του κόστους λειτουργίας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα οδικά τέλη.

³⁶ EE C , , σ. .

³⁷ EE C , , σ. .

³⁸ COM(2020) 789.

- (2) Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁹ τροποποίησε την οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁰, μεταξύ άλλων αλλαγών, καθιστώντας δυνατόν τον καθορισμό οδικών τελών ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων. Εισήγαγε τη δυνατότητα διαφοροποίησης των τελών υποδομής και των τελών χρήσης και/ή εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των εκπομπών CO₂. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας των οχημάτων. Η διαφοροποίηση των τελών μειώνει το κόστος λειτουργίας των λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων, ενώ τα τέλη εξωτερικού κόστους αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των πιο ρυπογόνων οχημάτων. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα μειώνουν τη διαφορά του συνολικού κόστους κυριότητας μεταξύ των οχημάτων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών οχημάτων. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα είναι σημαντικά για την ενίσχυση του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών.
- (3) Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/ΕΚ επί του παρόντος παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να προβλέπουν μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης χωρίς να θέτει ανώτατο όριο για τις εν λόγω μειώσεις, ή να χορηγούν πλήρη απαλλαγή από τα εν λόγω τέλη μόνο έως την 31η Δεκεμβρίου 2025. Τα κράτη μέλη καλούνταν να μεταφέρουν αυτήν τη διάταξη, η οποία θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362, στο εθνικό τους δίκαιο έως την 25η Μαρτίου 2024. Η εν λόγω καταληκτική ημερομηνία για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο συνεπάγεται μια εξαιρετικά σύντομη περίοδο εφαρμογής μικρότερη των δύο ετών. Η περίοδος αυτή είναι υπερβολικά σύντομη για να παράσχει σημαντικά κίνητρα για τη ζήτηση νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, η εν λόγω καταληκτική ημερομηνία θα πρέπει να μετατεθεί προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την ευρύτερη ανάπτυξη των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.
- (4) Η διαφοροποίηση των οδικών τελών επηρεάζει τις επενδυτικές αποφάσεις των μεταφορέων που αγοράζουν νέο όχημα. Επομένως επηρεάζει την πλευρά της ζήτησης στην αγορά νέων βαρέων οχημάτων. Οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων αποτελούν την πλευρά της προσφοράς στην ίδια αγορά. Έχει τεθεί γι' αυτούς στόχος μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 43 % έως το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴¹. Παρότι τα αποδοτικά συμβατικά οχήματα συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη αυτού του στόχου, η ευρύτερη ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητη για την επίτευξή του. Το πρώτο έτος κατά το οποίο οι κατασκευαστές πρέπει να επιτύχουν τον εν λόγω στόχο είναι η περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους 2030, με προθεσμία την 30ή Ιουνίου 2031.

³⁹ 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>).

⁴⁰ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

⁴¹ 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>).

- (5) Για να διασφαλιστεί ένα σαφές και συνεκτικό νομικό πλαίσιο και να στηριχθούν οι εταιρείες της Ένωσης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας για την επίτευξη των οικείων στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂, θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί το χρονοδιάγραμμα των μέτρων από την πλευρά της ζήτησης και την πλευρά της προσφοράς στην αγορά βαρέων οχημάτων. Ως εκ τούτου, η καταληκτική ημερομηνία έως την οποία τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν σημαντικά μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή να χορηγούν πλήρη απαλλαγή από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αναβληθεί έως τις 30 Ιουνίου 2031.
- (6) Δεδομένου του προαιρετικού χαρακτήρα της τροποποιούμενης διάταξης, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο. Θα πρέπει, ωστόσο, να ενημερώσουν αμέσως την Επιτροπή αν χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα χορήγησης σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής και τα τέλη χρήσης ή απαλλαγής από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών μετά την 31η Δεκεμβρίου 2025,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/EK, η ημερομηνία «31 Δεκεμβρίου 2025» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «30 Ιουνίου 2031» και η ημερομηνία «1η Ιανουαρίου 2026» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Ιουλίου 2031».

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος