



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Στρασβούργο, 29 Μαρτίου 2026
(OR. en)

2025/0423(COD)
LEX 2516

PE-CONS 12/1/26
REV 1

CLIMA 87
ENV 163
TRANS 99
MI 177
CODEC 314

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2019/1242 ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΜΟΡΙΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΒΑΡΕΑ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ
ΕΤΩΝ 2025 ΕΩΣ 2029**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Απριλίου 2026

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242
όσον αφορά τον υπολογισμό των πιστωτικών μορίων εκπομπών
για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για τις περιόδους υποβολής στοιχείων
των ετών 2025 έως 2029**

(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,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ Γνώμη της 18ης Μαρτίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2026.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ καθορίζει τους στόχους εκπομπών CO₂ για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι εν λόγω στόχοι αποτελούν βασικό μέρος του πλαισίου της Ένωσης για τη μείωση, έως το 2030, των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 και για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θέτει προοδευτικά αυστηρότερους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για τους κατασκευαστές. Αυτοί οι στόχοι παρέχουν μακροπρόθεσμη ασφάλεια και προβλεψιμότητα για τους επενδυτές κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας, ενώ παράλληλα εξασφαλίζουν επαρκή χρόνο προσαρμογής για μια δίκαιη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να παραμείνει αμετάβλητο το επίπεδο των στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.
- (3) Προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τους στόχους που ισχύουν από το 2030 και λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης στην ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών φόρτισης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, οι κατασκευαστές θα πρέπει να μπορέσουν να δημιουργήσουν περισσότερα πιστωτικά μόρια εκπομπών πριν το εν λόγω έτος, γεγονός που θα μπορούσε επίσης να παράσχει κίνητρα για την ταχύτερη ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών.
- (4) Κατά τη διάρκεια των περιόδων υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029, οι κατασκευαστές θα πρέπει να συλλέγουν πιστωτικά μόρια εκπομπών εάν οι οικείες ειδικές εκπομπές CO₂ είναι χαμηλότερες από τον στόχο ειδικών εκπομπών CO₂ και όχι από την πορεία μείωσης των εκπομπών CO₂.

³ 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) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη αστικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών έχει ήδη προχωρήσει και ότι η χρήση τους δεν επηρεάζεται αρνητικά από πιθανή έλλειψη δημόσιων υποδομών φόρτισης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα αστικά λεωφορεία.
- (6) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού να παράσχει στους κατασκευαστές οχημάτων πρόσθετη ευελιξία για τη συμμόρφωσή τους διατηρώντας παράλληλα το επίπεδο φιλοδοξίας όσον αφορά τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (7) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «α) τη διαφορά μεταξύ της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025 και των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή για τις περιόδους υποβολής στοιχείων των ετών 2025 έως 2029 και τη διαφορά μεταξύ της πορείας μείωσης των εκπομπών CO₂ για περιόδους υποβολής στοιχείων ετών εκτός των ετών 2025 έως 2029 και των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του εν λόγω κατασκευαστή για την ίδια περίοδο υποβολής στοιχείων, εάν η εν λόγω διαφορά είναι θετική («πιστωτικά μόρια εκπομπών»): ή».
- 2) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1) Ο πίνακας του σημείου 5.2 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

».

2) Στο σημείο 5.2, προστίθενται τα εξής:

«Όπου τα $ET2025(NO)_Y$ και $ET2025(M)_Y$ ορίζονται ως εξής:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y \text{ »}.$$