



## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 14 Οκτωβρίου 2026  
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507  
ENV 958  
FIN 1086  
CODEC 1466

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά τη διαφοροποίηση των τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> τους και για την αποσαφήνιση και την απλούστευση ορισμένων διατάξεων

**ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2026/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

**για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά τη διαφοροποίηση των τελών  
για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> τους  
και για την αποσαφήνιση και την 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 τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> και ΕΕ C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

<sup>2</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ....

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>, με την οποία τροποποιήθηκε η οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>4</sup>, ενισχύθηκε η εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» μέσω της θέσπισης υποχρεωτικής επιβολής τελών για ορισμένα οχήματα βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> τους, είτε με διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οχημάτων είτε με επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

---

<sup>3</sup> 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>).

<sup>4</sup> 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>).

- (2) Είναι σκόπιμο να αποσαφηνιστούν και να απλουστευθούν ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 1999/62/EK, ώστε να αντικατοπτρίζονται οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1610 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>5</sup> στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>6</sup>, καθώς και οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής<sup>7</sup> στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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>).

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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>).

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2022/1379 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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>).

<sup>8</sup> 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 CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK 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>).

- (3) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει την ημερομηνία από την οποία ισχύει η υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> επιμέρους ομάδας οχημάτων. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να παραπέμπει συστηματικά στη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> 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 διοδίων για την κατάταξη των οχημάτων των εν λόγω επιμέρους ομάδων οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον 12 μήνες για την εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου σε νέες επιμέρους ομάδες οχημάτων μετά τη δημοσίευση των οικείων εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>. Για λόγους προβλεψιμότητας και απλούστευσης, μια τέτοια διαφοροποίηση θα πρέπει να εφαρμόζεται πάντοτε είτε από την 1η Ιουλίου του έτους που ακολουθεί το έτος δημοσίευσης των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> της νέας επιμέρους ομάδας οχημάτων, όταν η εν λόγω δημοσίευση πραγματοποιείται πριν από την 1η Ιουλίου, είτε από την 1η Ιανουαρίου του δεύτερου έτους που ακολουθεί το έτος δημοσίευσης των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> της νέας επιμέρους ομάδας οχημάτων, όταν η εν λόγω δημοσίευση πραγματοποιείται την 1η Ιουλίου ή μετά. Όσον αφορά τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονταν αρχικά από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου εφαρμόζεται από την 13η Μαΐου 2023, που ήταν δύο έτη μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> 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](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj)).

- (4) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει την ημερομηνία από την οποία εφαρμόζονται οι προσαρμογές των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον 12 μήνες για την εφαρμογή των προσαρμοσμένων εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>. Για λόγους προβλεψιμότητας και απλούστευσης, οι προσαρμοσμένες εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> θα πρέπει πάντα να εφαρμόζονται είτε από την 1η Ιουλίου του έτους που έπεται του έτους δημοσίευσής τους, όταν η εν λόγω δημοσίευση πραγματοποιήθηκε πριν από την 1η Ιουλίου, είτε από την 1η Ιανουαρίου του δεύτερου έτους που έπεται του έτους δημοσίευσής τους, όταν η εν λόγω δημοσίευση πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου ή μετά την ημερομηνία αυτή. Ωστόσο, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2025/2545 της Επιτροπής<sup>10</sup> προσαρμόστηκαν οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> των επιμέρους ομάδων οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD και 10-LH, με εφαρμογή από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025. Ο ορισμός της «πορείας μείωσης των εκπομπών», όπως εισήχθη με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362, προβλέπει ότι οι προσαρμοσμένες τιμές εφαρμόζονται από την περίοδο υποβολής στοιχείων που αρχίζει μετά την ημερομηνία εφαρμογής της πράξης που περιέχει τις εν λόγω προσαρμοσμένες τιμές. Ως εκ τούτου, εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2026 και, για λόγους ασφάλειας δικαίου, θα πρέπει να διατηρηθεί αι ρητά η ημερομηνία εφαρμογής της 1ης Ιουλίου 2026.

---

<sup>10</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/2545 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2025, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2025/2335 με τον καθορισμό των προσαρμοσμένων εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> και τον προσδιορισμό της μεθοδολογίας για τον ορισμό των αντιπροσωπευτικών οχημάτων (ΕΕ L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/2545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj)).

- (5) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να διατηρεί το νόημα του ορισμού της «πορείας μείωσης των εκπομπών» στην οδηγία 1999/62/EK, όπως εισήχθη 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 CO<sub>2</sub> για το 2030 κατά 43 %. Η εν λόγω αλλαγή επηρεάζει την κλίση της πορείας μείωσης των εκπομπών που ορίζεται στην οδηγία 1999/62/EK για τα έτη έως και το 2030. Ως εκ τούτου, ορισμένα όρια κατηγοριών εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα έτη έως και το 2030 είναι αυστηρότερα από τα όρια 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, η αρχική μορφή της πορείας μείωσης των εκπομπών θα πρέπει να αποκατασταθεί με την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/EK ώστε αυτή να καθορίζει στόχο μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 30 % για το 2030. Έως ότου εφαρμοστεί η εν λόγω αλλαγή, είναι δυνατόν ότι ορισμένα οχήματα θα κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> με χρήση πορείας μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 43 % για το 2030. Για να διασφαλιστεί ίση μεταχείριση με τα οχήματα που κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανακατατάξουν τα εν λόγω οχήματα των οποίων η κατάταξη βασίζεται σε στόχο 43 %, χρησιμοποιώντας πορεία μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 30 % για το 2030. Για να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα ανήκουν στην ίδια κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> ανεξάρτητα από το πού κυκλοφορούν εντός της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβαίνουν στην εν λόγω ανακατάταξη από την ίδια ημερομηνία, δηλαδή την τελευταία ημερομηνία για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

- (6) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> οχημάτων που συνοδεύονται από φάκελο πληροφοριών πελάτη όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 και ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την ημερομηνία έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών. Για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων με περίοδο αναφοράς το 2021 ή το 2025, όπως καθορίζεται 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 τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. 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 καθορίζεται στο παράρτημα 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 στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων, η προθεσμία εντός της οποίας οι κατασκευαστές πρέπει να παρέχουν τον φάκελο πληροφοριών πελάτη προηγείται της ημερομηνίας έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών. Η οδηγία 1999/62/ΕΚ δεν αναφέρει τον τρόπο κατάταξης στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την ημερομηνία έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κατατάσσουν τα οχήματα σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> όταν ο ιδιοκτήτης μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος σε φάκελο πληροφοριών πελάτη. Τα όρια των κατηγοριών εκπομπών CO<sub>2</sub> πριν από την ημερομηνία έναρξης της πορείας μείωσης των εκπομπών είναι εκείνα του πρώτου έτους της πορείας μείωσης των εκπομπών.

- (7) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης των επαγγελματικών οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>. 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. 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) 2024/1610, 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. Συνεπώς, τα επαγγελματικά οχήματα δεν μπορούν να αναγνωριστούν ως οχήματα που ανήκουν σε επαγγελματική επιμέρους ομάδα όταν κατατάσσονται σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub>. 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.

- (8) Η μετασκευή ενός οχήματος, η οποία σε γενικές γραμμές σημαίνει τροποποίηση των τεχνικών χαρακτηριστικών του μετά την πρώτη ταξινόμησή του, συμπεριλαμβανομένων υλικών αλλαγών ή αλλαγών λογισμικού, θα μπορούσε να υποστηρίξει τη μείωση των εκπομπών του οχήματος ή να επηρεάσει τις επιδόσεις του όσον αφορά τις εκπομπές. Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν προβλέπει τον καθορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> μετασκευασμένων οχημάτων. Για να καταστεί δυνατή η κατάταξη μετασκευασμένων οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της διαδικασίας μετασκευής, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τις επιλογές για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> μετασκευασμένων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές επιπτώσεις στην εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, και, εφόσον συνάδει, θα πρέπει να υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας. Όταν δεν υφίστανται τέτοιοι γενικοί κανόνες για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> μετασκευασμένων οχημάτων, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να διευκρινίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να κατατάσσονται μετασκευασμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 θέτει στόχους για τους κατασκευαστές όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, οι κατασκευαστές επωφελούνται ιδίως από τη διάθεση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. Η οδηγία 1999/62/ΕΚ στηρίζει τη ζήτηση για τα εν λόγω οχήματα με τη χορήγηση μειωμένων τελών υποδομής και τελών χρήσης σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 μηδενικών εκπομπών, είναι δυνατή η μετασκευή του οχήματος με την αντικατάσταση της συστοιχίας μπαταριών με γεννήτρια καυσίμου. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω μετασκευασμένα οχήματα μετατρέπονται σε υβριδικά οχήματα. Στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/62/EK, τα οχήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> σύμφωνα με την τεκμηρίωση του οχήματος που καταρτίζεται από τους κατασκευαστές πριν από την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος. Τούτο σημαίνει ότι, υπό το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, τα εν λόγω μετασκευασμένα οχήματα θα συνεχίσουν να επωφελούνται από μειωμένα τέλη σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 5, παρά τη χρήση γεννήτριας καυσίμου. Ωστόσο, η συνέχιση αυτού του οφέλους 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 τέτοιων μετασκευασμένων οχημάτων για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Επομένως, για να διασφαλιστεί ότι όλα τα οχήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> με βάση τα αποτελέσματα του εργαλείου προσομοίωσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 (εργαλείο υπολογισμού ενεργειακής κατανάλωσης οχήματος – 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 CO<sub>2</sub> 1.

- (9) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποσαφηνίζει τον τρόπο κατάταξης των οχημάτων διπλού καυσίμου στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 απαιτεί από 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 και ενδέχεται να αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με παρόμοια οχήματα που ταξινομήθηκαν σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Οι κατασκευαστές έχουν την επιλογή να προσδιορίζουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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 τέτοιων προσομοιώσεων ως απόδειξη των εκπομπών CO<sub>2</sub> του οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να αποτρέπει τη χρήση μη εγκεκριμένων αποτελεσμάτων προσομοίωσης επιβλέποντας τη χρήση της εν λόγω επιλογής από τους κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, ο κατασκευαστής που αποφασίζει να χρησιμοποιήσει τη συγκεκριμένη επιλογή θα πρέπει να κοινοποιεί την πρόθεσή του στην Επιτροπή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται έγγραφο που περιέχει τα εν λόγω αποτελέσματα προσομοίωσης μόνο εάν λαμβάνεται απευθείας από τον κατασκευαστή 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.

- (10) 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. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1610 επεξέτεινε 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/EK έχουν καταστεί παρωχημένες και θα πρέπει να απαλειφθούν, προκειμένου να απλουστευθεί το κείμενο της εν λόγω οδηγίας.
- (11) Με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362 εισήχθη διαφοροποίηση στα τέλη υποδομής και στα τέλη χρήσης για οχήματα βάσει της κατηγορίας εκπομπών CO<sub>2</sub> τους, με σκοπό την επίτευξη μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> στις οδικές μεταφορές. Για να προωθηθεί η διάδοση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, επιτράπηκε στα κράτη μέλη να εξαιρούν προσωρινά τα οχήματα μηδενικών εκπομπών από τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου. Για να συμπληρωθεί ένα τέτοιο μέτρο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβλέπουν κατάλληλη μείωση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης για οχήματα χαμηλών εκπομπών. Για να διασφαλιστεί η συμπληρωματικότητα μεταξύ των μέτρων στήριξης της ζήτησης για οχήματα μηδενικών εκπομπών και για οχήματα χαμηλών εκπομπών, η εν λόγω δυνατότητα θα πρέπει να παρέχεται μόνο σε συνδυασμό με μέτρα που εφαρμόζονται σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και θα πρέπει, μετά την 30ή Ιουνίου 2031, να περιορίζεται στο επίπεδο της καθορισμένης μέγιστης μείωσης του 50 %.

- (12) Μολονότι τα αποδοτικά ρυμουλκούμενα είναι σε θέση να μειώσουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των συμβατικών οχημάτων και να αυξήσουν το εύρος λειτουργίας των οχημάτων, η παρούσα οδηγία δεν παρέχει νομική βάση ώστε τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τα χαρακτηριστικά των ρυμουλκούμενων κατά τον καθορισμό των τελών διοδίων.
- Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τις επιλογές για την εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών διοδίων με βάση τα χαρακτηριστικά των ρυμουλκούμενων. Οι εν λόγω επιλογές εφαρμογής θα πρέπει να απαιτούν ελάχιστη προσπάθεια από τους φορείς μεταφορών και η ενσωμάτωσή τους στα υφιστάμενα συστήματα διοδίων θα πρέπει να μπορεί να επιτυγχάνεται με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η Επιτροπή θα πρέπει να συνεκτιμήσει τις διάφορες τεχνολογίες και τον εξοπλισμό που διατίθενται στην αγορά, συμπεριλαμβανομένης της μετασκευής του υφιστάμενου στόλου ρυμουλκούμενων, καθώς και τη συνολική εξοικονόμηση ενέργειας από τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών και του εν λόγω εξοπλισμού. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη τα αποτελέσματα πιλοτικών έργων στον εν λόγω τομέα και θα πρέπει να λάβει υπόψη τον διοικητικό φόρτο, τους λειτουργικούς περιορισμούς, τις οικονομικές παραμέτρους των τεχνολογιών στην αγορά και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας.

- (13) Οι μηχανισμοί συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις παραμέτρους ταξινόμησης οχημάτων είναι σε θέση να απλουστεύσουν τις διοικητικές διαδικασίες και να διευκολύνουν την αμοιβαία αναγνώριση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να συντονίσει τις εργασίες στο πλαίσιο ομάδας εμπειρογνομόνων, προκειμένου να προσδιοριστούν βέλτιστες πρακτικές και να προωθηθεί η ανταλλαγή τους, καθώς και να διατυπώσει προτάσεις για μια κοινή προσέγγιση. Ως μέρος των εργασιών αυτών, θα πρέπει να αξιολογηθεί η καταλληλότητα της χρήσης υφιστάμενων μηχανισμών, όπως το ηλεκτρονικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος, η ανταλλαγή πληροφοριών βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>11</sup> και η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων.
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση της συνεπούς εφαρμογής σε ολόκληρη την Ένωση των κανόνων για την ταξινόμηση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> και η αντίστοιχη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (15) Συνεπώς, η οδηγία 1999/62/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

<sup>11</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

## *Άρθρο 1*

Η οδηγία 1999/62/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

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

«28) “εκπομπές CO<sub>2</sub>” βαρέος επαγγελματικού οχήματος: οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος (gCO<sub>2</sub>/t-km), εάν πρόκειται για βαρύ φορτηγό όχημα, ή οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος (gCO<sub>2</sub>/p-km), εάν πρόκειται για πούλμαν ή λεωφορείο, όπως προβλέπονται στον οικείο φάκελο πληροφοριών πελάτη που καθορίζεται 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 CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK 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>).».

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

«α) “βαρύ μηχανοκίνητο όχημα” όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 11) στοιχείο α) 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 CO<sub>2</sub> 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>).»·

γ) το σημείο 30) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

«37) “πορεία μείωσης των εκπομπών” επιμέρους ομάδας οχημάτων (sg): πορεία μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για βαρέα φορτηγά οχήματα (ET<sub>sg,Y</sub>) ή για λεωφορεία και πούλμαν (ETp<sub>sg,Y</sub>), όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I 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 CO<sub>2</sub> για το 2030 (rf<sub>sg,Y</sub> ή rfp<sub>sg,Y</sub>, όπου  $Y=2030$ ) είναι 30 % και,

β) για τα έτη  $Y > 2030$ , ο συντελεστής-στόχος (RET<sub>sg,Y</sub> ή RETp<sub>sg,Y</sub>) είναι 0,7,».

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

«38) “εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub>”: οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242,».

2) Στο άρθρο 2 παράγραφος 2, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 σημείο 3):».

3) Το άρθρο 7ζα τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη διαφοροποιούν τα τέλη υποδομής και τα τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση στις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> των εν λόγω επιμέρους ομάδων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται είτε από την 1η Ιουλίου του έτους που έπεται του έτους της εν λόγω δημοσίευσης, εάν η δημοσίευση πραγματοποιήθηκε πριν από την 1η Ιουλίου, είτε από την 1η Ιανουαρίου του δεύτερου έτους που έπεται του έτους της εν λόγω δημοσίευσης, εάν η δημοσίευση πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου ή μετά την ημερομηνία αυτήν. 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 την εν λόγω διαφοροποίηση το αργότερο από τις 13 Μαΐου 2023.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> όπως αναπροσαρμόζονται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 είτε από την 1η Ιουλίου του έτους που έπεται του έτους δημοσίευσης των προσαρμοσμένων εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>, εάν η δημοσίευση πραγματοποιείται πριν από την 1η Ιουλίου, είτε από την 1η Ιανουαρίου του δεύτερου έτους που έπεται του έτους δημοσίευσης, εάν η δημοσίευση πραγματοποιείται την 1η Ιουλίου ή μετά την ημερομηνία αυτήν. 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 από την 1η Ιουλίου 2026 τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> όπως είναι αναπροσαρμοσμένες.

Με την επιφύλαξη των μειώσεων των συντελεστών που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή εξαιρέσεις από την υποχρέωση καταβολής τελών υποδομής ή τελών χρήσης για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών οποιασδήποτε ομάδας οχημάτων από τις 24 Μαρτίου 2022 έως τις 30 Ιουνίου 2031. Εντός της περιόδου αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύει απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής τελών υποδομής ή τελών χρήσης για οχήματα μηδενικών εκπομπών, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν κατάλληλη μείωση του συντελεστή τελών υποδομής ή τελών χρήσης για οχήματα χαμηλών εκπομπών η οποία δεν υπερβαίνει το 75 % σε σύγκριση με τα τέλη που εφαρμόζονται στην κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Από την 1η Ιουλίου 2031, οι μειώσεις για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών περιορίζονται στο 75 % σε σύγκριση με το τέλος που ισχύει για οχήματα της κατηγορίας εκπομπών CO<sub>2</sub> 1. Από την 1η Ιουλίου 2031, η μείωση του συντελεστή τελών υποδομής ή τελών χρήσης για οχήματα χαμηλών εκπομπών μπορεί να εφαρμόζεται μόνο εάν υφίσταται υψηλότερος συντελεστής μείωσης για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και περιορίζεται στο 50 % σε σύγκριση με το τέλος που επιβάλλεται σε οχήματα κατηγορίας εκπομπών CO<sub>2</sub> 1.»

β) στην παράγραφο 2, προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που έχουν καταταχθεί στην κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1 ή 2 με τη χρήση πορείας μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 43 % για το 2030 ανακατατάσσονται με τη χρήση πορείας μείωσης των εκπομπών βάσει στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 30 % για το 2030.

Τα κράτη μέλη θεωρούν επιλέξιμα για κατάταξη σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> όλα τα οχήματα για τα οποία ο χρήστης του οδικού δικτύου μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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 ημερομηνίας 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 της εν λόγω επιμέρους ομάδας.

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 1.

Οι κατασκευαστές οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιούν το εργαλείο προσομοίωσης που αναφέρεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 αυτήν την επιλογή 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 στο παρόν εδάφιο και κοινοποιεί την απόφασή της στον εν λόγω κατασκευαστή. Για την κατάταξη οχήματος σε κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub>, τα κράτη μέλη αποδέχονται την προσομοίωση που δημιούργησαν οι κατασκευαστές ως απόδειξη των εκπομπών CO<sub>2</sub> του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι ο ενδιαφερόμενος κατασκευαστής αποστέλλει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος τα αποτελέσματα της εν λόγω προσομοίωσης απευθείας και σε ψηφιακή μορφή μαζί με την απόφαση της Επιτροπής που κοινοποιείται στον εν λόγω κατασκευαστή.»

γ) η παράγραφος 7 διαγράφεται·

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«12. Έως την 30ή Ιουνίου 2029, η Επιτροπή αξιολογεί τις ακόλουθες επιλογές:

- α) να επιτραπεί στα κράτη μέλη να διαφοροποιούν τα τέλη διοδίων βάσει των χαρακτηριστικών των ρυμουλκουμένων, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές συνθήκες στα διάφορα κράτη μέλη, όπως είναι η ανομοιογένεια των στόλων ρυμουλκουμένων, οι διάφορες τεχνολογίες και ο εξοπλισμός στην αγορά και η συνολική εξοικονόμηση ενέργειας από τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών και του εν λόγω εξοπλισμού· και
- β) να προσδιοριστούν οι εκπομπές CO<sub>2</sub> των μετασκευασμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκουμένων.

Η Επιτροπή εξετάζει τις πιθανές επιπτώσεις των επιλογών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου στην εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τα αποτελέσματα πιλοτικών έργων στον εν λόγω τομέα και λαμβάνει υπόψη τον διοικητικό φόρτο, τους λειτουργικούς περιορισμούς, τις οικονομικές παραμέτρους των τεχνολογιών στην αγορά και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή δύναται, όπου ενδείκνυται, να υποβάλλει νομοθετική πρόταση τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.».

4) 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.».

5) Στο άρθρο 9β, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών για τα οχήματα όσον αφορά τις παραμέτρους ταξινόμησης οχημάτων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 17) της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520, και προκειμένου να καταβληθούν προσπάθειες για την αμοιβαία αναγνώριση μεταξύ των κρατών μελών για τους σκοπούς της ταξινόμησης οχημάτων και της επιβολής της νομοθεσίας, η Επιτροπή συντονίζει τις εργασίες εντός της ομάδας εμπειρογνομόνων που αναφέρεται στο άρθρο 9ε παράγραφος 4 για τον προσδιορισμό και την προώθηση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και για τη διατύπωση προτάσεων για κοινή προσέγγιση.».

## Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2027. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Από την 1η Ιανουαρίου 2028, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με:

- α) το άρθρο 1 σημείο 1) στοιχείο ε) της παρούσας οδηγίας· και
- β) το άρθρο 1 σημείο 3) στοιχείο β) της παρούσας οδηγίας, στο μέτρο που το εν λόγω στοιχείο προσθέτει τρίτο εδάφιο στο άρθρο 7ζα παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/62/EK.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτήν κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

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

### *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

...,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο/Η Πρόεδρος*