

Βρυξέλλες, 15 Ιουνίου 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Διοργανικός φάκελος:
2025/0420(COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ των καινούργιων ελαφρών οχημάτων και τη σήμανση των οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ – Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 16 Δεκεμβρίου 2025 η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών (αναφερόμενη ως πρόταση για τα πρότυπα CO₂)¹. Περιλαμβάνονται επίσης κανόνες σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων.
2. Η πρόταση υποβλήθηκε στο πλαίσιο δέσμης μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία περιλαμβάνει επίσης πρόταση για τα καθαρά εταιρικά οχήματα και προτάσεις για την απλούστευση της νομοθεσίας για την αυτοκινητοβιομηχανία (Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία).

¹ Έγγραφο 17010/25 + ADD1.

3. Η πρόταση αποσκοπεί στην παροχή μιας πιο ευέλικτης και τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις εξελίξεις της αγοράς, συνεχίζοντας παράλληλα την πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα, συμβάλλοντας στην ενεργειακή ασφάλεια και ανεξαρτησία μέσω της απομάκρυνσης από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στις οδικές μεταφορές και διατηρώντας την προβλεψιμότητα για τους κατασκευαστές και τους επενδυτές σε μια δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Ιδίως χαμηλώνει τους στόχους του 2035 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά από 100 % σε 90 % και τον στόχο του 2030 για ημιφορτηγά από 50 % σε 40 % και εισάγει νέες δυνατότητες ευελιξίας για τους κατασκευαστές ώστε να επιτύχουν τους ειδικούς στόχους τους για τη μείωση των εκπομπών: η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προτείνεται να είναι πολυετής κατά την περίοδο 2030-2032, έως το 2034 υπερμόρια για μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα που «κατασκευάζονται στην ΕΕ», και από το 2035 πιστωτικά μόρια για τη χρήση βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων και πιστωτικά μόρια για χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που «κατασκευάζεται στην ΕΕ». Οι δύο τελευταίες δυνατότητες ευελιξίας πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την αντιστάθμιση των εναπομενουσών εκπομπών, ώστε να διασφαλιστεί η κλιματική ουδετερότητα της πρότασης. Ενισχύουν την τεχνολογική ουδετερότητα και λαμβάνουν υπόψη τις μειώσεις των εκπομπών πέρα από τις εξατμίσεις.

4. Το Συμβούλιο (Περιβάλλον) διεξήγαγε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με την πρόταση στις 17 Μαρτίου 2026, εστιάζοντας στα βασικά στοιχεία της πρότασης, δηλαδή στους στόχους μείωσης των εκπομπών και στις νέες δυνατότητες ευελιξίας.
5. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο Massimiliano SALINI (EPP, IT) ορίστηκε εισηγητής εξ ονόματος της επιτροπής ENVI. Η ψηφοφορία στην ολομέλεια αναμένεται τον Νοέμβριο του 2026.
6. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της πρότασης στις 29 Απριλίου 2026. Η Επιτροπή των Περιφερειών δεν έχει ακόμα γνωμοδοτήσει επί της πρότασης.
7. Στη συνέχεια, η Προεδρία παρουσιάζει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής όσον αφορά την πρόταση και παρέχει ευρεία επισκόπηση της πορείας των εργασιών όσον αφορά τα κύρια εκκρεμή ζητήματα.

II. ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Γενικά

8. Η πρόταση για τα πρότυπα CO₂ εξετάστηκε από την Ομάδα «Περιβάλλον» σε διάφορες συνεδριάσεις, με τη τελευταία στις 21 Μαΐου 2026.

9. Η συζήτηση προσανατολισμού στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος του Μαρτίου και η διεξοδική εξέταση σε επίπεδο Ομάδας επέτρεψαν να εντοπιστούν τα κύρια ζητήματα της πρότασης και οι σχετικές γενικές θέσεις των αντιπροσωπιών. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες διατηρούν επιφυλάξεις εξέτασης για το σύνολο ή μέρη του κειμένου.
10. Επιπλέον, δύο βασικές διατάξεις της πρότασης: υπερμόρια για μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα που «κατασκευάζονται στην ΕΕ» και πιστωτικά μόρια για χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που «κατασκευάζεται στην ΕΕ» συνδέονται στενά με την πρόταση Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία και την πρόταση για μια «πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής» (ΙΑΑ). Η πρόταση ΙΑΑ υποβλήθηκε μόλις στις 4 Μαρτίου 2026 και η εξέταση βρίσκεται ακόμη σε σχετικά πρώιμο στάδιο. Στις 5 Ιουνίου 2026 πραγματοποιήθηκε στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων συζήτηση σχετικά με τις αλληλένδετες διατάξεις.
11. Ενώ η Προεδρία συνέχισε τις εργασίες για όλα τα στοιχεία της πρότασης, με συγκεκριμένους όρους, στο παρόν στάδιο επικεντρώθηκε στη διαμόρφωση συμβιβαστικής λύσης, ιδίως όσον αφορά την επισήμανση και πιο τεχνικά ζητήματα. Αυτό οδήγησε σε ευρεία συμφωνία επί του τελευταίου συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας, ωστόσο εκκρεμούν ορισμένα ζητήματα, κυρίως όσον αφορά τα μεταχειρισμένα οχήματα και τη συμπερίληψη της ενεργειακής απόδοσης στην ετικέτα των οχημάτων. Ορισμένα άλλα εκκρεμή ζητήματα συνδέονται με τα κύρια ζητήματα της πρότασης.
12. Είναι συνολική εκτίμηση της Προεδρίας ότι προκειμένου να επιτύχουμε περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά την πρόταση θα πρέπει να αντιμετωπιστούν όλα τα κύρια εκκρεμή ζητήματα στο πλαίσιο μιας συνολικής ισορροπημένης συμβιβαστικής λύσης.

Κύρια εκκρεμή ζητήματα

13. Από την έναρξη της εξέτασης της πρότασης, κατέστη σαφές ότι τα κύρια πολιτικά ζητήματα εξελίσσονται γύρω από τους στόχους μείωσης των εκπομπών για το 2035 και το 2030 και τις νέες δυνατότητες ευελιξίας. Στο πλαίσιο μιας ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας που αντιμετωπίζει προκλήσεις που σχετίζονται με το κόστος παραγωγής, την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και τον αυξανόμενο παγκόσμιο ανταγωνισμό, η συζήτηση επικεντρώθηκε στην εξεύρεση των κατάλληλων ισορροπιών μεταξύ της διατήρησης της πορείας προς την κλιματική ουδετερότητα και της προώθησης του εξηλεκτρισμού, με παράλληλη παροχή στους κατασκευαστές περισσότερων επιλογών και δυνατοτήτων ευελιξίας για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών τους, ενισχύοντας έτσι την τεχνολογική ουδετερότητα και διασφαλίζοντας παράλληλα μια ισχυρή και ανταγωνιστική αυτοκινητοβιομηχανία εντός της ΕΕ. Η μία προσέγγιση αντιμετωπίζει τη δυνατότητα ευελιξίας για τους κατασκευαστές και την τεχνολογική ουδετερότητα ως καίριας σημασίας για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας, ενώ η άλλη προσέγγιση θεωρεί ότι η συνέχιση της πορείας και του ρυθμού προς τον εξηλεκτρισμό αποτελεί τον κατάλληλο τρόπο για να προχωρήσουμε στη θωράκιση της μελλοντικής ανταγωνιστικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες αντιπροσωπίες επιθυμούν να επεκταθεί ο ορισμός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών ώστε να συμπεριλάβει τα οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα «με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα». Οι αντιπροσωπίες αυτές προτείνουν να οριστεί ότι ο όρος «ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα» καλύπτει όλα τα είδη ανανεώσιμων καυσίμων που απαριθμούνται στην οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED). Μία αντιπροσωπία επιθυμεί να επεκταθεί ο ορισμός στα «ανανεώσιμα καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των προηγμένων βιοκαυσίμων». Άλλες αντιπροσωπίες αντιτίθενται σε αυτό, θεωρώντας ότι ο ορισμός θα πρέπει να εξακολουθήσει να βασίζεται στις εκπομπές από την εξάτμιση. Μία αντιπροσωπία προτείνει τη μετάβαση προς μια προσέγγιση πλήρους εκτίμησης του κύκλου ζωής.

Έχουν επίσης διατυπωθεί παρατηρήσεις σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και την ανάπτυξη υποδομών.

α) Στόχοι μείωσης των εκπομπών

Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν έχουν ακόμη εκφράσει τελική ή συγκεκριμένη θέση σχετικά με τους προτεινόμενους στόχους μείωσης των εκπομπών. Οι θέσεις που έχουν εκφραστεί αποκλίνουν σημαντικά.

14. Στόχος του 2030 για τα ημιφορτηγά

Ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ρητή υποστήριξη για τη μείωση του στόχου του 2030 για τα ημιφορτηγά από 50 % σε 40 %, πολλές αντιπροσωπίες διατηρούν επιφυλάξεις επί της ουσίας ή εξακολουθούν να αξιολογούν την πρόταση. Ορισμένες αντιπροσωπίες, μολονότι εκφράζουν ικανοποίηση για την κατεύθυνση της πορείας, ζητούν περαιτέρω μείωση του στόχου, δεδομένων των διαρθρωτικών φραγμών για τη χρήση ηλεκτρικών ημιφορτηγών. Άλλες έχουν επιφυλάξεις σχετικά με τη μείωση του στόχου, αμφισβητώντας την ανάγκη αυτή. Μία αντιπροσωπία ζήτησε ρητά να μειωθεί ο στόχος του 2030 και για τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Φαίνεται ότι υπάρχει ευρεία υποστήριξη για τον τριετή μέσο όρο όσον αφορά τη συμμόρφωση με τον στόχο του 2030 (τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά). Ορισμένες έχουν επιφυλάξεις σχετικά με τη χρήση του μέσου όρου, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν ότι απαιτείται περαιτέρω ευελιξία και επιθυμούν την επέκτασή του σε πέντε έτη, ορισμένες δε και για τον στόχο του 2025. Άλλες αντιτίθενται στη γενική παράταση σε πέντε έτη.

15. Στόχος του 2035 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και υποχρέωση αντιστάθμισης των εναπομενουσών εκπομπών

Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την υποστήριξή τους για τον στόχο του 90 % σε συνδυασμό με την υποχρέωση αντιστάθμισης των εναπομενουσών εκπομπών, ενώ ορισμένες ζήτησαν επίσης να διασφαλιστεί ότι οι μειώσεις των εκπομπών θα συνάδουν με το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα.

Άλλες δήλωσαν ότι μπορούν να υποστηρίξουν το 90 % με ορισμένες επιφυλάξεις, ιδίως ότι το 90 % θα πρέπει να είναι άνευ όρων ή τουλάχιστον μόνο εν μέρει αντισταθμισμένο και/ή ότι οι δυνατότητες ευελιξίας των κατασκευαστών για την επίτευξη των ειδικών στόχων τους θα πρέπει να αυξηθούν και να διευρυνθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα της αγοράς. Ορισμένες αντιπροσωπίες τάσσονται υπέρ της περαιτέρω εφαρμογής χαμηλότερων στόχων για το 2035 τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά ή μόνο για τα ημιφορτηγά, αμφισβητώντας τη σκοπιμότητα των προτεινόμενων στόχων.

Αντιθέτως, ορισμένες αντιπροσωπίες επικρίνουν την εφαρμογή χαμηλότερων στόχων για το 2035. Ορισμένες επιθυμούν να τηρήσουν τους τρέχοντες στόχους του 100 %, αναφερόμενες σε ζητήματα όπως οι στόχοι του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών, η ανάγκη να σταλεί ένα σαφές μήνυμα για τον εξηλεκτρισμό και να υπάρξει ευθυγράμμιση με τους στόχους του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα. Ορισμένες έχουν παράσχει ενδείξεις ότι οι επιφυλάξεις τους συνδέονται με τον σκεπτικισμό τους ως προς το κατά πόσον ο μηχανισμός αντιστάθμισης με πιστωτικά μόρια θα οδηγήσει στις ίδιες μειώσεις εκπομπών με τους τρέχοντες στόχους.

b) Δυνατότητες ευελιξίας

16. Στόχος του 2030 για τα αυτοκίνητα — υπερμόρια για «μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα που κατασκευάζονται στην ΕΕ»

Φαίνεται ότι υπάρχει ευρεία υποστήριξη για την έννοια των υπερμορίων για μικρά αυτοκίνητα, αλλά διάφορες αντιπροσωπίες ζητούν αλλαγές στη συγκεκριμένη πρόταση ή έχουν επιφυλάξεις εξέτασης για συγκεκριμένα στοιχεία της. Ειδικότερα, ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν ότι μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση θα πρέπει επίσης να επιτρέπει υπερμόρια για μικρά αυτοκίνητα που λειτουργούν αποκλειστικά με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα /ανανεώσιμα καύσιμα. Ορισμένες υπογραμμίζουν ότι η οικονομική προσιτότητα των εν λόγω μικρών αυτοκινήτων αποτελεί βασικό στοιχείο για την αξιολόγηση της διάταξης.

Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες έχουν επιφυλάξεις σχετικά με την έννοια αυτή, κάποιες επιθυμούν να την επεκτείνουν και στα μεγαλύτερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ενώ μία αντιπροσωπία απορρίπτει την πρόταση στο σύνολό της.

Ο ορισμός του «μικρού ηλεκτρικού οχήματος» προτείνεται στη δέσμη μέτρων omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία, όπου η συμφωνία εξακολουθεί να εκκρεμεί στο Συμβούλιο.

Σχετικά με την ένδειξη «made in the EU» («κατασκευάζεται στην ΕΕ»), βλ. κατωτέρω.

17. Στόχοι του 2035 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά — πιστωτικά μόρια καυσίμων και πιστωτικά μόρια για χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ

Όσον αφορά τα πιστωτικά μόρια, πολλές αντιπροσωπίες έχουν επιφυλάξεις σχετικά με τη διάταξη, είτε επειδή θεωρούν ότι δεν επαρκεί για την παροχή ευελιξίας ή την υποστήριξη της τεχνολογικής ουδετερότητας είτε επειδή έχουν αμφιβολίες σχετικά με την περιβαλλοντική ακεραιότητα της πρότασης και επειδή στέλνει λανθασμένα μηνύματα στην αγορά. Ορισμένες αντιπροσωπίες επιθυμούν να επεκταθεί η διάταξη, μεταξύ άλλων με την εφαρμογή της πριν από το 2035 και/ή την αύξηση του ποσοστού των πιστωτικών μορίων και/ή την επέκταση του είδους των βιοκαυσίμων. Ορισμένες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν ότι τα οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα/ανανεώσιμα καύσιμα θα πρέπει να θεωρούνται οχήματα μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται να καλύπτονται εξίσου όλα τα καύσιμα που απαριθμούνται στην οδηγία RED. Αντιστρόφως, μια άλλη ομάδα αντιπροσωπιών διατηρεί έντονες επιφυλάξεις, υποστηρίζοντας ότι η ευελιξία δεν θα οδηγήσει σε πρόσθετες μειώσεις των εκπομπών, θα εκτρέψει τον εφοδιασμό από τους τομείς (αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές) που χρειάζονται τα εν λόγω καύσιμα ελλείψει εναλλακτικών λύσεων απανθρακοποίησης και θα αμβλύνει το μήνυμα προς τον εξηλεκτρισμό. Αντιτίθενται στο να θεωρούνται οχήματα μηδενικών εκπομπών τα οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα/ανανεώσιμα καύσιμα.

Όσον αφορά τα πιστωτικά μόρια για χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, υπάρχει μάλλον ευρεία υποστήριξη ή τουλάχιστον ανοικτό πνεύμα για την ιδέα και τον στόχο της τόνωσης μιας πρωτοπόρου αγοράς για τον χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ. Ορισμένες επιθυμούν να εφαρμοστούν τα πιστωτικά μόρια νωρίτερα από το 2035 και ορισμένες ζητούν να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των πιστωτικών μορίων, ιδίως στο αλουμίνιο. Ωστόσο, οι αντιπροσωπίες έχουν γενικά ερωτήματα σχετικά με τη μεθοδολογία και τις παραμέτρους για τον ορισμό του χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, η οποία θα θεσπιστεί με κατ' εξουσιοδότηση πράξη στο πλαίσιο του κανονισμού για τον οικολογικό σχεδιασμό.

Σχετικά με την ένδειξη «made in the EU» («κατασκευάζεται στην ΕΕ»), βλ. κατωτέρω.

18. Μερικές αντιπροσωπίες έχουν επιφυλάξεις σχετικά με τον περιορισμό της ομαδοποίησης σε συνδεδεμένους κατασκευαστές, υποστηρίζοντας ότι θα οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

19. «Κατασκευάζεται στην ΕΕ» και διασυνδέσεις με την πρόταση IAA

Δεδομένου ότι η εξέταση της πρότασης IAA βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο, οι περισσότερες αντιπροσωπίες έχουν μέχρι στιγμής διατυπώσει επιφυλάξεις εξέτασης και ερωτήματα σχετικά με τη διατύπωση «κατασκευάζεται στην ΕΕ» και, όπως προαναφέρθηκε, σχετικά με τον χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν πλήρη ή τουλάχιστον μερική υποστήριξη για την έννοια «κατασκευάζεται στην ΕΕ». Για ορισμένες αντιπροσωπίες, αποτελεί βασικό στοιχείο της πρότασης για τα πρότυπα CO₂, προκειμένου να δοθούν κίνητρα για συνεχείς επενδύσεις στην παραγωγή με βάση την ΕΕ και να μειωθούν οι εξαρτήσεις από τις εισαγωγές. Άλλες εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με την έννοια «κατασκευάζεται στην ΕΕ», αμφισβητώντας τη συμβατότητά της με τις διεθνείς υποχρεώσεις και την αποτελεσματικότητά της όσον αφορά τη διατήρηση των αξιακών αλυσίδων για τους κατασκευαστές.

20. Επανεξέταση

Ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν ότι η επανεξέταση του κανονισμού που προβλέπεται για το 2035 θα πραγματοποιηθεί πολύ αργά, ενώ ορισμένες ζητούν να συμπεριληφθούν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με το περιεχόμενο της επανεξέτασης. Άλλες θεωρούν ότι δεν υπάρχει ανάγκη να πραγματοποιηθεί νωρίτερα η επανεξέταση.

21. Συντελεστής χρηστικότητα για υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη

Μολονότι δεν αποτελεί μέρος της πρότασης για τα πρότυπα εκπομπών CO₂, μια ομάδα αντιπροσωπιών ζήτησε να παγώσει ο λεγόμενος «συντελεστής χρηστικότητα» για τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, ενώ μια άλλη ομάδα αντιτίθεται σε αυτό. Ο «συντελεστής χρηστικότητα» χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂ και την κατανάλωση καυσίμων των εν λόγω οχημάτων. Καθορίζεται με βάση την εκτιμώμενη αναλογία μεταξύ της οδήγησης σε ηλεκτρική λειτουργία και σε λειτουργία κινητήρα εσωτερικής καύσης. Η επικαιροποίηση του συντελεστή χρηστικότητας εγκρίθηκε μέσω παράγωγου δικαίου για να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές CO₂ αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις πραγματικές εκπομπές των εν λόγω οχημάτων και θα εφαρμοστεί από την 29η Νοεμβρίου 2026.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται να λάβει υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου και να τη διαβιβάσει στο Συμβούλιο (Περιβάλλον) ενόψει της συνόδου του στις 25 Ιουνίου 2026.