

Βρυξέλλες, 14 Ιανουαρίου 2026
(OR. en)

16668/25
PV CONS 69
TRANS 637
TELECOM 471
ENER 669
PARLNAT

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
(Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια)

4 και 5 Δεκεμβρίου 2025

ΣΥΝΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΜΠΤΗΣ 4 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2025

1. Έγκριση της ημερήσιας διάταξης


Το Συμβούλιο ενέκρινε την ημερήσια διάταξη, ως έχει στο έγγραφο 16020/25.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Νομοθετικές διαβουλεύσεις


(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

Χερσαίες μεταφορές

2. **Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση σχετικά με την οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών, ως έχει στα ανωτέρω έγγραφα.

Το Βέλγιο, η Γερμανία και η Πορτογαλία, μαζί με την Ισπανία, προέβησαν στις δηλώσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

3. **Δέσμη για τους τεχνικούς ελέγχους οχημάτων** 
- α) **Οδηγία για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο (τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ) και για την τεχνική οδική επιθεώρηση (τροποποίηση της οδηγίας 2014/47/ΕΕ)** 15613/25 + ADD 1
- β) **Οδηγία σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων (κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση σχετικά με τις δύο προτάσεις της δέσμης για τους τεχνικούς ελέγχους οχημάτων, ως έχουν στα ανωτέρω έγγραφα.

Το Βέλγιο, η Γερμανία και η Λετονία προέβησαν στις δηλώσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

4. Έγκριση των σημείων «Α»


Κατάλογος μη νομοθετικών πράξεων

16129/25

Το Συμβούλιο ενέκρινε όλα τα σημεία «Α» που περιέχονται στο ανωτέρω έγγραφο, περιλαμβανομένων όλων των εγγράφων COR και REV με γλωσσικές αλλαγές τα οποία υποβλήθηκαν προς έγκριση.

Διάφορα


5. α) Τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά το πλαίσιο του ΔΝΟ για τις καθαρές μηδενικές εκπομπές
Ενημέρωση από την Προεδρία 15937/1/25 REV 1

- β) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση** (Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση) 


Κανονισμός για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»
Ενημέρωση από την Προεδρία

11711/25 + ADD 1

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- γ) **Δήλωση της Προεδρίας με τίτλο «Για ανταγωνιστικούς σιδηροδρόμους με περιστολή του τεχνικού και διοικητικού κόστους μέσω της εναρμόνισης και της ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο»**  16111/25
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- δ) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση** (Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση) 

Δέσμη μέτρων για τη στρατιωτική κινητικότητα
Παρουσίαση από την Επιτροπή

15793/25

15794/25 + ADD 1

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την παρουσίαση από την Επιτροπή.

- ε) **Επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές** 15021/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Επιτροπή.

- στ) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση** (Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση) 11821/23
- i) **Κανονισμός σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών** 7615/13
- ii) **Κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών** 16284/23 + ADD 1
- iii) **Κανονισμός για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση** 16307/23 + ADD 1
- iv) **Κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο πολυτροπικών ταξιδιών** 11718/23 + ADD 1
- v) **Κανονισμός για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010** 10936/25
- vi) **Στοχευμένη τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ για την ευρωβινιέτα**
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- ζ) **Επόμενος διάλογος υψηλού επιπέδου στην ομάδα κοινού ενδιαφέροντος του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών (ITF) για την Ουκρανία (CIG4U), καθώς και σύσταση Ταμείου Στήριξης των Μεταφορών της Ουκρανίας (UTSF) στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας (Στοκχόλμη, 17 Φεβρουαρίου 2026)** 15704/25
Ενημέρωση από τη Σουηδία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Σουηδία.

- η) **Έκκληση για ανάληψη δράσης όσον αφορά τις αρνητικές επιπτώσεις της ομοιόμορφης επέκτασης του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών** 16016/1/25 REV 1
Ενημέρωση από την Ελλάδα, την Ιταλία και τη Μάλτα

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση εκ μέρους της Ελλάδας, της Ιταλίας και της Μάλτας.

- θ) **Κοινή δήλωση σχετικά με τις προκλήσεις των υποδομών φόρτισης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων** 15859/25
Ενημέρωση από τη Βουλγαρία, την Εσθονία, την Ιταλία, τη Λετονία, την Ουγγαρία, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, την Τσεχία και τη Φινλανδία

Το Συμβούλιο σημείωσε την ενημέρωση που παρασχέθηκε από τη Βουλγαρία, την Εσθονία, την Ιταλία, τη Λετονία, την Ουγγαρία, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, την Τσεχία και τη Φινλανδία.

- ι) **Στήριξη της ζήτησης για ηλεκτρικά οχήματα μέσω φιλόδοξων κανόνων για τον οικολογικό προσανατολισμό των εταιρικών στόλων** 16138/25
Ενημέρωση από τη Γαλλία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Γαλλία.

- ια) **Ευρωπαϊκή πολιτική για τις συσκευές ατομικής κινητικότητας** 16092/1/25 REV 1
Ενημέρωση από τις Κάτω Χώρες, με την υποστήριξη του Βελγίου, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ιρλανδίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, του Λουξεμβούργου, της Ουγγαρίας, της Πολωνίας, της Πορτογαλίας, της Ρουμανίας, της Σλοβακίας, της Σλοβενίας, της Τσεχίας και της Φινλανδίας

Το Συμβούλιο σημείωσε την ενημέρωση που παρασχέθηκε από τις Κάτω Χώρες, με την υποστήριξη του Βελγίου, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ιρλανδίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, του Λουξεμβούργου, της Ουγγαρίας, της Πολωνίας, της Πορτογαλίας, της Ρουμανίας, της Σλοβακίας, της Σλοβενίας, της Τσεχίας και της Φινλανδίας.

- ιβ) **Σχέδιο δράσης για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας** 14984/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Επιτροπή.

- ιγ) Έρευνα στον τομέα των μεταφορών Arena 2026 (Βουδαπέστη, 18-21 Μαΐου 2026)
Ενημέρωση από την Ουγγαρία 15850/25

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ουγγαρία.

- ιδ) Προώθηση της διοικητικής απλούστευσης και ενίσχυση της ασφάλειας στον τομέα των μη στρατιωτικών μη επανδρωμένων αεροσκαφών (δρόνων)
Ενημέρωση από το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, την Ελλάδα, την Εσθονία, την Ισπανία, την Κροατία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία και την Τσεχία 16054/2/25 REV 2

Το Συμβούλιο σημείωσε την ενημέρωση που παρασχέθηκε από το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, την Ελλάδα, την Εσθονία, την Ισπανία, την Κροατία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία και την Τσεχία.

- ιε) Επανεξιλημμένες διαταράξεις της πολιτικής αεροπορίας από μη επανδρωμένα αεροσκάφη (δρόνους) και το λαθρεμπόριο με αερόστατα από τρίτες χώρες
Ενημέρωση από το Βέλγιο, την Εσθονία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία και τη Φινλανδία 15777/1/25 REV 1
- ιστ) Διασφάλιση δίκαιων και ανθεκτικών συνθηκών για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα
Ενημέρωση από την Αυστρία και τη Γαλλία, με την υποστήριξη της Κροατίας και της Πορτογαλίας 16103/1/25 REV 1
- ιζ) Πρόγραμμα εργασίας της αναλαμβάνουσας Προεδρίας
Ενημέρωση από την Κύπρο

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Μη νομοθετικές δραστηριότητες

6. **Συμπεράσματα σχετικά με την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα στην Ψηφιακή Δεκαετία** [2] 15143/1/25 REV 1
Έγκριση

Το Συμβούλιο ενέκρινε τα «συμπεράσματα σχετικά με την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα στην Ψηφιακή Δεκαετία». Οι υπουργοί παρενέβησαν για να προσφέρουν πλήρη στήριξη, με τη Γαλλία να υπενθυμίζει τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2025 και να επισημαίνει ότι, ενώ αντιμάχεται τα αισθήματα απομόνωσης ή προστατευτισμού, η ΕΕ θα πρέπει να αποσαφηνίσει την επιθυμία της να μειώσει τις εξαρτήσεις και να αυξήσει τη στρατηγική αυτονομία της, τόσο για λόγους ανταγωνιστικότητας όσο και για λόγους ασφάλειας, και, ως εκ τούτου, να αποτυπώσει καλύτερα τη θέση αυτή στις διατυπώσεις της.

7. **Απλούστευση και ψηφιοποίηση: Μείωση του φόρτου για τις επιχειρήσεις στον ψηφιακό τομέα** [2] 15145/1/25 REV 1
Ανταλλαγή απόψεων

Το Συμβούλιο προέβη σε ανταλλαγή απόψεων περί απλούστευσης και ψηφιοποίησης: μείωση του φόρτου για τις επιχειρήσεις στον ψηφιακό τομέα.

8. **Επιβολή της πράξης για τις ψηφιακές υπηρεσίες στις διαδικτυακές πλατφόρμες και στο ηλεκτρονικό εμπόριο** [2] 15594/25
Ανταλλαγή απόψεων

Το Συμβούλιο προέβη σε ανταλλαγή απόψεων σχετικά με την επιβολή της πράξης για τις ψηφιακές υπηρεσίες στις διαδικτυακές πλατφόρμες και στο ηλεκτρονικό εμπόριο.

Διάφορα

9. α) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση** (Δημόσια σύσκεψη [1] [C]
σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

Ευρωπαϊκά πορτοφόλια επιχειρήσεων
Ενημέρωση από την Προεδρία

15701/25 + ADD 1

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- β) **Μοντέλο χρηματοδότησης της εθνικής ρυθμιστικής αρχής που εξετάζει το ενδεχόμενο διευρυσμένων ψηφιακών αρμοδιοτήτων** [2] 16095/25
Ενημέρωση από την Πορτογαλία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Πορτογαλία.

- γ) **Δήλωση σχετικά με την ευρωπαϊκή ψηφιακή κυριαρχία** ☐ 15781/25
Ενημέρωση από την Αυστρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Αυστρία.

- δ) **Διάσκεψη κορυφής για την ευρωπαϊκή ψηφιακή κυριαρχία (Βερολίνο, 18 Νοεμβρίου 2025)** ☐ 16186/25
Ενημέρωση από τη Γαλλία και τη Γερμανία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση εκ μέρους της Γαλλίας και της Γερμανίας.

- ε) **Αποτελέσματα των συζητήσεων κατά την άτυπη σύνοδο των υπουργών Τηλεπικοινωνιών (Χόρσενς, 9-10 Οκτωβρίου 2025)** ☐ 15875/25
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- στ) **Περιοχή με την Ουκρανία, τη Μολδαβία και τα Δυτικά Βαλκάνια — τρέχουσα κατάσταση** ☐ 16021/25
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- ζ) **Διεθνείς πρωτοβουλίες στον ψηφιακό τομέα** ☐ 16048/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Επιτροπή.

- η) **Σχέδιο στρατηγικής για τον κυβερνοχώρο: άσκηση** ☐ 16022/25
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Προεδρία.

- θ) **Εξοπλισμός ηλεκτρονικών παρεμβολών για Παγκόσμια Δορυφορικά Συστήματα Πλοήγησης (GNSS): ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας** ☐ 15986/25
Ενημέρωση από τη Γερμανία, την Εσθονία, την Ισπανία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία, την Τσεχία και τη Φινλανδία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, την Εσθονία, την Ισπανία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία, την Τσεχία και τη Φινλανδία. Η Βουλγαρία εξέφρασε προφορικά την υποστήριξή της για το σημείο αυτό.

- ι) Αναχαίτιση μη επανδρωμένων αεροσκαφών (δρόνων):
συμβολή των ψηφιακών τεχνολογιών στην προστασία των
υποδομών ζωτικής σημασίας
Ενημέρωση από την Επιτροπή 16128/25
- ια) Εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου για την έγκριση
της στήριξης της Μολδαβίας από την εφεδρεία της ΕΕ
στον τομέα της κυβερνοασφάλειας
Ενημέρωση από την Προεδρία 16032/1/25 REV 1
- ιβ) Πρόγραμμα εργασίας της αναλαμβάνουσας Προεδρίας
Ενημέρωση από την Κύπρο

-
- Πρώτη ανάγνωση
- Σημείο βασικό σε πρόταση της Επιτροπής
- Δημόσια συζήτηση κατόπιν πρότασης της Προεδρίας (άρθρο 8 παράγραφος 2 του εσωτερικού κανονισμού του Συμβουλίου)
-

Αηλώσεις σχετικά με τα νομοθετικά σημεία «B» που περιλαμβάνονται στο έγγρ. 16020/25

**Σχετικά με το
υπ' αριθ. 2 σημείο
«B»:**

Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών
Γενική προσέγγιση

ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

«Το Βέλγιο υποστηρίζει τη γενική προσέγγιση που παρουσίασε η δανική Προεδρία, αν και διατηρεί σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με τον αντίκτυπο στις υποδομές. Η υποστήριξη του Βελγίου στον τελικό συμβιβασμό που επιτεύχθηκε μεταξύ των συννομοθετών θα εξαρτηθεί από το εάν ληφθούν υπόψη οι εν λόγω ανησυχίες. Προτεραιότητα του Βελγίου είναι οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ξεκινήσουν το συντομότερο δυνατόν. Η αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις αποτελεί ουσιαστικό ορόσημο για την απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών και την εναρμόνισή της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα, η αναθεώρηση αποσκοπεί στην εναρμόνιση και την ενίσχυση του ισχύοντος ευρωπαϊκού πλαισίου για τα βαρέα φορτηγά οχήματά μας και την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Αυτό σημαίνει, ειδικότερα, αύξηση των ανώτατων ορίων βάρους για ορισμένους συνδυασμούς οχημάτων, με παράλληλο περιορισμό του αντικτύπου των βαρύτερων οχημάτων στις υποδομές. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, το Βέλγιο, όπως και άλλα κράτη μέλη, υποστήριξε ότι οι διατάξεις της νέας οδηγίας θα πρέπει να είναι συμβατές με τη διατήρηση των δρόμων και των γεφυρών μας. Στο πλαίσιο αυτό, το Βέλγιο εκφράζει την ικανοποίησή του για τη διατήρηση του τύπου γεφυρών στο σχέδιο γενικής προσέγγισης. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν επιφυλάξεις σχετικά με το όριο βάρους για τα τρίδυμα οχήματα, τα οποία δεν προσφέρουν τις απαραίτητες εγγυήσεις για τον περιορισμό των επιπτώσεων στις υποδομές στο πλαίσιο του τρέχοντος συμβιβασμού. Το Βέλγιο έχει υποβάλει εναλλακτική πρόταση συναφώς και ελπίζει ότι θα ληφθεί υπόψη στις επικείμενες διαπραγματεύσεις.

Το Βέλγιο θα ήθελε να παραμείνει εποικοδομητικός εταίρος και θα παράσχει την πλήρη υποστήριξή του κατά την επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

«Σε ό,τι αφορά τη γενική προσέγγιση επί της πρότασης για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές.

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση εκφράζει την ικανοποίησή της για τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε και συμφωνεί με τη γενική προσέγγιση. Οι διαβουλεύσεις εστιάστηκαν στους βασικούς στόχους: απλούστευση της οδηγίας και, ταυτόχρονα, στήριξη της υιοθέτησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Η γενική προσέγγιση δίνει σαφώς έμφαση στην προώθηση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τον αντίκτυπο στις υποδομές, δεδομένου ότι τα οχήματα αυτά έχουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά. Κατά την άποψή μας, το κείμενο επιτυγχάνει καλή ισορροπία ανάμεσα σε αυτές τις δύο πτυχές.

Επιπλέον, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση προβαίνει στην παρακάτω δήλωση.

Για μακρύτερα αρθρωτά οχήματα μήκους 17,88 μέτρων ή περισσότερο, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση θα ήθελε να επιτευχθεί πανευρωπαϊκή συμφωνία αντί να εφαρμόζονται μεμονωμένες εθνικές λύσεις. Σε ό,τι αφορά την επιλογή να επιτρέπονται ειδικά δρομολόγια με τη χρήση μακρύτερων αρθρωτών οχημάτων σε εθνικό επίπεδο, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση θεωρεί απολύτως απαραίτητη τη δημιουργία πρόσθετων κινήτρων για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών».

ΚΟΙΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ

«Η Ισπανία και η Πορτογαλία επιθυμούν να εκφράσουν την εκτίμησή τους για τις προσπάθειες που κατέβαλε η Προεδρία για την προώθηση των διαπραγματεύσεων σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Αναγνωρίζουμε τα θετικά στοιχεία του προτεινόμενου κειμένου, ιδίως τις διατάξεις που υποστηρίζουν την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την οποία και επικροτούμε θερμά.

Ταυτόχρονα, εξακολουθούμε να ανησυχούμε για το γεγονός ότι ο συμβιβασμός δεν ανταποκρίνεται επαρκώς σε έναν θεμελιώδη στόχο της αναθεώρησης, δηλαδή τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας αγοράς μέσω της εναρμόνισης των διασυνοριακών δραστηριοτήτων. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής παρείχε ένα ισορροπημένο πλαίσιο, σεβόμενη την αρμοδιότητα των κρατών μελών να επιτρέπουν αύξηση από 40 σε 44 τόνους στην εγχώρια αγορά, μεριμνώντας παράλληλα ώστε, σε περίπτωση τέτοιας απόφασης, το ίδιο όριο να ισχύει και για τις διεθνείς μεταφορές. Η δικλίδα αυτή ήταν απαραίτητη για την αποφυγή του κατακερματισμού και την εξασφάλιση ισότιμων συνθηκών για τις μεταφορές σε ολόκληρη την Ένωση.

Περιορίζοντας τη διασυνοριακή εφαρμογή υψηλότερων ορίων βάρους αποκλειστικά στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών — των οποίων η παρουσία στον στόλο παραμένει πολύ περιορισμένη — ο τρέχων συμβιβασμός ενέχει τον κίνδυνο αποδυνάμωσης του στόχου εναρμόνισης της οδηγίας. Εάν οι μεταφορές 44 τόνων επιτρέπονται στην εγχώρια αγορά, αλλά δεν επιτρέπονται ομοίως για τις διεθνείς μεταφορές, οι μεταφορείς θα αντιμετωπίσουν άνιση και αναποτελεσματική μεταχείριση, πράγμα που υπονομεύει τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Επιπλέον, τα οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη των μεταφορών 44 τόνων θα περιορίζονταν χωρίς λόγο. Σε σύγκριση με το όριο των 40 τόνων, η εκτέλεση μεταφορών με 44 τόνους μειώνει τον αριθμό των ταξιδιών που απαιτούνται για τον ίδιο όγκο εμπορευμάτων, αυξάνει την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής και περιορίζει τις εκπομπές. Μπορεί επίσης να συμβάλει στη μείωση της έλλειψης οδηγών που πλήττει τον κλάδο. Τα πλεονεκτήματα αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την Ιβηρική Χερσόνησο, όπου η περιορισμένη συνδεσιμότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με την υπόλοιπη Ευρώπη αυξάνει την εξάρτηση από τις οδικές μεταφορές και αναδεικνύει ιδιαίτερα το πόσο είναι σημαντική η βελτίωση της αποδοτικότητας των οχημάτων υψηλότερης χωρητικότητας.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Ισπανία και η Πορτογαλία δεν είναι σε θέση να υποστηρίξουν την προτεινόμενη γενική προσέγγιση. Και οι δύο αντιπροσωπίες ευελπιστούν ότι οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα καταστήσουν δυνατή την επίτευξη αποτελέσματος που θα συνάδει περισσότερο με τις αρχές στις οποίες βασίζεται η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.»

Δέσμη για τους τεχνικούς ελέγχους οχημάτων

Σχετικά με το
υπ' αριθ. 3 σημείο
«B»:

- α) Οδηγία για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο (τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ) και για την τεχνική οδική επιθεώρηση (τροποποίηση της οδηγίας 2014/47/ΕΕ)
- β) Οδηγία σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων (κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ)

Γενική προσέγγιση

ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

«Το Βέλγιο υποστηρίζει εν πολλοίς τη δέσμη μέτρων και προσυπογράφει τους στόχους της όσον αφορά την οδική ασφάλεια, την ποιότητα του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Ταυτόχρονα, θεωρούμε ότι το κείμενο θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας.

Συγκεκριμένα, θα θέλαμε να δούμε πρόσθετα μη δεσμευτικά και θετικά κίνητρα για την ενεργοποίηση της τηλεμέτρησης, δεδομένου ότι πρόκειται για αποτελεσματική τεχνική και, ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να τη χρησιμοποιήσουν.

Ζητούμε επίσης μεγαλύτερη φιλοδοξία όσον αφορά το ζήτημα της απάτης με τους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων. Πιστεύουμε ότι μια ισχυρότερη προσέγγιση θα είχε άμεσο θετικό αντίκτυπο σε εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ.

Τέλος, συνιστούμε να διατηρηθεί ο αρχικός στόχος του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, περιορίζοντας τη χρήση του στους Ευρωπαίους πολίτες που διαμένουν στο εξωτερικό και οδηγούν οχήματα κατηγορίας M1, αντί να επεκταθεί στην επαγγελματική χρήση με οχήματα κατηγορίας N1.

Το Βέλγιο παραμένει εποικοδομητικός εταίρος και θα παράσχει την πλήρη υποστήριξή του κατά την επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

«Σχετικά με τη γενική προσέγγιση επί της πρότασης οδηγίας σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που καταγράφονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου («οδηγία ΕΚΟ»).

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση εκφράζει την ικανοποίησή της για τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε και συμφωνεί με τη γενική προσέγγιση. Η ψηφιοποίηση των εγγράφων οχημάτων αποτελεί σημαντικό μέλημα που θα προσφέρει αξιοσημείωτη ανακούφιση τόσο στους πολίτες όσο και στην οικονομία μεσοπρόθεσμα. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση υποστηρίζει επίσης τη θέσπιση ενιαίων απαιτήσεων για τα εθνικά μητρώα οχημάτων και τη ρύθμιση της ανταλλαγής δεδομένων.

Ωστόσο, σε σαφώς οριζόμενες περιπτώσεις, είναι κατανοητό ότι το συμφέρον του κράτους υπερτερεί του συμφέροντος να εναρμονιστεί η ανταλλαγή δεδομένων ανάμεσα στα κράτη μέλη. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όπου επηρεάζεται η δημόσια τάξη ή η δημόσια ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, είναι λογικό η οδηγία ΕΚΟ να προβλέπει εξαιρέσεις από την ανταλλαγή δεδομένων στο άρθρο 15 παράγραφος 1 ακριβώς για τις περιπτώσεις αυτές — η υποχρέωση συλλογής και αποθήκευσης δεδομένων δεν πρέπει να δημιουργεί κίνδυνο ασφαλείας για τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι όλα τα οχήματα των αρχών που είναι επιφορτισμένες με την τήρηση της δημόσιας τάξης και ασφάλειας εξαιρούνται από την υποχρέωση ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων των ενόπλων δυνάμεων και των τελωνειακών αρχών.

Επιπλέον, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ερμηνεύει το άρθρο 15 παράγραφος 1 υπό την έννοια ότι εναπόκειται κατ' αρχήν στα κράτη μέλη της ΕΕ να προσδιορίσουν τις σχετικές περιπτώσεις ή ομάδες περιπτώσεων, καθώς και να αξιολογούν κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαίρεσης για κάθε ομάδα περιπτώσεων συνολικά. Συνεπώς δεν απαιτείται κατά περίπτωση εξέταση για συγκεκριμένα οχήματα.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ

«Η οδική ασφάλεια αποτελεί μία από τις κύριες προτεραιότητες της Λετονίας στον τομέα της πολιτικής μεταφορών. Ως εκ τούτου, η Λετονία υποστηρίζει σθεναρά τους στόχους της πρότασης, δηλαδή τη συμβολή στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και οικολογίας, στη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς και στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό καταδεικνύεται από τη θέση της Λετονίας υπέρ στοιχείων που περιλαμβάνονται στην αρχική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως οι συχνότεροι τεχνικοί έλεγχοι για παλαιότερα οχήματα, οι υποχρεωτικοί τεχνικοί έλεγχοι για μοτοσυκλέτες, η υπαγωγή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (κατηγορία N1) σε οδικό τεχνικό έλεγχο, καθώς και οι νέες μέθοδοι ελέγχου των εκπομπών (PN, NOx).

Ωστόσο, για να επιτύχει η πρόταση τους καθορισμένους στόχους, **το πλαίσιο πρέπει να είναι σαφές και οι απαιτήσεις πρέπει να λειτουργούν στην πράξη.**

Λόγω της ρεαλιστικής συνεργασίας με τη δανική Προεδρία, άλλα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προτάθηκε αποδεκτή λύση για πλείστα στοιχεία της πρότασης. Ωστόσο, σε ορισμένα ζητήματα που είναι **σημαντικά για τη Λετονία** δεν έχει ακόμη επιτευχθεί η αναγκαία ισορροπία. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Λετονία επιστά την προσοχή σε ορισμένα πρακτικά εμπόδια ως προς την εφαρμογή των κανόνων που δυσχεραίνουν την πλήρη υποστήριξη της τελευταίας συμβιβαστικής μορφής της πρότασης.

Ως εκ τούτου, **κατά την ψηφοφορία για τη γενική προσέγγιση στο Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας της 4ης Δεκεμβρίου 2025**, η Λετονία **ΑΠΕΧΕΙ**.

Λεπτομερής επεξήγηση της θέσης της Λετονίας σχετικά με τα σημεία στα οποία δεν μπορούμε να παράσχουμε στήριξη περιλαμβάνεται στο παράρτημα της παρούσας δήλωσης.

Προθεσμίες για την εισαγωγή νέων μεθόδων δοκιμών εκπομπών: Η Λετονία συγκαταλέγεται στα ελάχιστα κράτη μέλη που έχουν θεσπίσει διαδικασία μέτρησης του αριθμού σωματιδίων (PN). Η ανάπτυξη της μεθόδου δοκιμών, η παροχή του απαραίτητου εξοπλισμού στην αγορά, καθώς και η αναγκαία κατάρτιση διήρκεσαν 10 έτη. Ομοίως, για τη δοκιμή νέων κινητήρων ντίζελ και NOx (οξείδια του αζώτου), η μέθοδος η οποία εφαρμόζεται στην πράξη υπό διαφορετικές κλιματικές συνθήκες στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων, ιδίως στην περίπτωση της Λετονίας θερμοκρασιών κάτω των -10 °C, δεν έχει ακόμη δοκιμαστεί. Κατά συνέπεια, η Λετονία εκφράζει την ανησυχία της για τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης μιας αποτελεσματικής και καθολικά εφαρμόσιμης μεθόδου δοκιμών εντός 2 ετών και τάσσεται υπέρ μιας μεταβατικής περιόδου τουλάχιστον 5 ετών μετά την έγκριση της μεθόδου ώστε να εξασφαλιστεί η ετοιμότητα στην πράξη.

Περιοδικοί και οδικοί έλεγχοι NOx: Για να διασφαλιστούν οι θεμιτές προσδοκίες, οι προθεσμίες για την εφαρμογή των κανόνων, των μεθόδων και του εξοπλισμού θα πρέπει να είναι ίδιες τόσο για τους τεχνικούς ελέγχους όσο και για τις οδικές επιθεωρήσεις. Ως εκ τούτου, η Λετονία θεωρεί αναγκαίο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος και για τους ελέγχους NOx των κινητήρων ντίζελ κατά τη διάρκεια των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.

Πληροφορίες από τους κατασκευαστές και ενδεδειγμένος έλεγχος των ηλεκτρονικών συστημάτων με το εργαλείο ανάλυσης OBD (ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης): Η Λετονία υποστηρίζει ότι η πρόταση ενθαρρύνει την επικαιροποίηση του πλαισίου υπό το πρίσμα των τεχνολογικών εξελίξεων. Ταυτόχρονα, για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική επαλήθευση των απαιτήσεων που καθορίζονται στην ομάδα 10 του παραρτήματος I (ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας), η Λετονία θεωρεί αναγκαίο να εφαρμοστεί σταδιακά η εν λόγω τεχνολογία και να υλοποιηθεί ένα πιλοτικό έργο ως πρώτο βήμα, μετά το οποίο θα μπορεί να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα και η αποτελεσματικότητα της τεχνολογίας επαλήθευσης. Η Λετονία θεωρεί ότι απαιτείται ειδική συσκευή δοκιμής, η οποία θα περιλαμβάνεται ως απαίτηση στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος II και θα καθορίζει χωριστή πενταετή προθεσμία εφαρμογής.

Όριο για τις τιμές αριθμού σωματιδίων (PN): Η Λετονία τονίζει τους κινδύνους που συνδέονται με την προτεινόμενη μείωση του ορίου για τις τιμές PN χωρίς μεταβατική περίοδο από 1 000 000 1/cm³ σε 250 000 1/cm³. Ως καταλληλότερη λύση, προκρίνουμε μια διετή μεταβατική περίοδο με όριο 1 000 000 1/cm³, μετά την οποία το όριο αυτό θα μπορούσε να μειωθεί εάν η χρήση τεχνολογιών δοκιμαστεί στην πράξη και υπό την προϋπόθεση ότι τα κράτη μέλη συμφωνούν με την προσέγγιση αυτή.

Προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και κυρώσεις: Η Λετονία υποστηρίζει την πρόοδο προς την εναρμόνιση του πλαισίου προσωρινών πιστοποιητικών. Ωστόσο, δεδομένου ότι επί του παρόντος ένα σύστημα εξακολουθεί να υπόκειται σε διαφορετικές απαιτήσεις τεχνικού ελέγχου στα διάφορα κράτη μέλη, διαπιστώνουμε πρακτικά προβλήματα λόγω της έλλειψης κοινών κριτηρίων και επικύρωσης. Επιπλέον, η προτεινόμενη διατύπωση δεν περιορίζει ρητά τη χρήση του προσωρινού πιστοποιητικού, ότι δηλαδή θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για την επιστροφή στο κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος με σκοπό τη διενέργεια του τακτικού τεχνικού ελέγχου, και χωρίς καθυστέρηση μετά την επιστροφή στο κράτος μέλος ταξινόμησης.

Εφαρμογή κυρώσεων: Η Λετονία εκφράζει την ανησυχία της για την υποχρεωτική απαίτηση επιβολής κυρώσεων για την παραποίηση συστημάτων των οχημάτων κατά τη διάρκεια τόσο των τεχνικών ελέγχων όσο και των οδικών ελέγχων. Δεδομένου ότι και τα δύο είδη επιθεωρήσεων δεν αξιολογούν τους λόγους για τους οποίους μια εγκατάσταση ή ένα σύστημα δεν λειτουργεί ούτε επιπλέον αν οι λόγοι είναι ή θα μπορούσαν να είναι αποτέλεσμα παραποίησης, θεωρούμε ότι η απαίτηση πρόβλεψης αποτελεσματικών κυρώσεων στην προτεινόμενη διατύπωσή της είναι διαπιστωτικού χαρακτήρα και δεν έχει πρακτική προστιθέμενη αξία.»