

Βρυξέλλες, 19 Δεκεμβρίου 2025
(OR. en)

17050/25

**Διοργανικός φάκελος:
2025/0422 (COD)**

**SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	17 Δεκεμβρίου 2025
Αποδέκτης:	κα Th��g��se BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2025) 993 final
Θ��μα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/2144 και (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την απλούστευση των τεχνικών απαιτήσεων και τις διαδικασίες δοκιμών για μηχανοκίνητα οχήματα και για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 993 final.

σνημμ.: COM(2025) 993 final

Στρασβούργο, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/2144 και (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την απλούστευση των τεχνικών απαιτήσεων και τις διαδικασίες δοκιμών για μηχανοκίνητα οχήματα και για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

{SWD(2025) 1056 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας συνιστά πυλώνα της οικονομίας της ΕΕ, καθώς αντιπροσωπεύει 589,3 δισ. EUR και 3,7 % της συνολικής προστιθέμενης αξίας του ΑΕΠ της Ευρώπης και απασχολεί απευθείας 10,6 εκατ. άτομα¹.

Σε ένα ολοένα και λιγότερο προβλέψιμο εμπορικό περιβάλλον, η διατήρηση μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής αυτοκινητοβιομηχανίας έχει ζωτική σημασία για τη θωράκιση της στρατηγικής αυτονομίας και της παγκόσμιας οικονομικής θέσης της ΕΕ.

Σύμφωνα με την ανάλυση στις πρόσφατες εκθέσεις υψηλού επιπέδου του Enrico Letta και του Mario Draghi², η μείωση της κανονιστικής επιβάρυνσης και η απλούστευση της νομοθεσίας της ΕΕ είναι από τις κορυφαίες προτεραιότητες. Το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο προσφέρει προβλεψιμότητα και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων δημόσιας πολιτικής που έχουμε καθορίσει από κοινού, αλλά δεν θα πρέπει να δημιουργεί αδικαιολόγητη επιβάρυνση και κόστος για τον κλάδο. Εκπρόσωποι της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ επισήμαναν πρόσφατα ότι οι ευρωπαϊκοί κατασκευαστές οχημάτων οφείλουν να συμμορφωθούν έως το 2030 με πληθώρα νομοθετικών κανόνων³, κάτι που σε ορισμένες περιπτώσεις συνεπάγεται έως και 25 % κόστος έρευνας και ανάπτυξης⁴.

Στις πολιτικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2024-2029⁵, η πρόεδρος κ. von der Leyen περιέγραψε ένα όραμα που επικεντρώνεται στη βιώσιμη ευημερία και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη, τονίζοντας την ανάγκη να καταστεί η άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας ταχύτερη και ευκολότερη. Ο στόχος αυτό εξειδικεύτηκε περαιτέρω με την έγκριση της Πυξίδας Ανταγωνιστικότητας τον Ιανουάριο του 2025⁶, και στη συνέχεια με τη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία τον Φεβρουάριο του 2025⁷ και την ανακοίνωση «Μια απλούστερη και ταχύτερη Ευρώπη» για την

¹ Στοιχεία που βασίζονται στα δεδομένα FIGARO της Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>

² Έκθεση Draghi για το μέλλον της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=el

³ Πρόταση της Ένωσης Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) για την απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>

⁴ ACEA policy paper EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport (Εγγραφο πολιτικής της ACEA: κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών) <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>

⁵ Πολιτικές κατευθύνσεις για την περίοδο 2024-2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_el

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας για την ΕΕ» [COM(2025) 30 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η συμφωνία για καθαρή βιομηχανία: Κοινός χάρτης πορείας για την ανταγωνιστικότητα και την απανθρακοποίηση» [COM(2025) 85 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>

εφαρμογή και την απλούστευση⁸. Ένα εκλογικευμένο κανονιστικό πλαίσιο με λιγότερη διοικητική επιβάρυνση προκρίθηκε ως ένας από τους θεμελιώδεις πυλώνες αυτού του νέου οδικού χάρτη για την ανταγωνιστικότητα.

Σύμφωνα με αυτό το θεματολόγιο για την απλούστευση, το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία⁹, που εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2025, δήλωνε ότι η Επιτροπή, σε διαβούλευση με τους συμφεροντούχους, πρόκειται να καταρτίσει δέσμη μέτρων απλούστευσης της κανονιστικής νομοθεσίας για την αυτοκινητοβιομηχανία, βελτιώνοντας τη συνοχή και τη συνέπεια των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων. Επιπλέον, ανακοίνωσε επίσης ότι η Επιτροπή είχε την πρόθεση, κατά την υποβολή νέων νομοθετικών προτάσεων, να προβλέπει επαρκή χρόνο ώστε ο κλάδος να ενσωματώνει αυτές τις νέες κανονιστικές απαιτήσεις για τα μηχανοκίνητα οχήματα στη διαδικασία ανάπτυξης προϊόντων. Αυτό το θεματολόγιο για την απλούστευση είναι ιδιαίτερα σημαντικό υπό το πρίσμα της πολυπλοκότητας που χαρακτηρίζει ολοένα και περισσότερο την ανάπτυξη και την αρχιτεκτονική οχημάτων, μεταξύ άλλων, ως προς το λογισμικό, τα μοντέλα TN και την αυξανόμενη αυτονομία τους.

Σε συνέχεια των παραπάνω δεσμεύσεων η πρόταση Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία θα απλουστεύσει και θα εξορθολογίσει ορισμένες διατάξεις και διαδικασίες των ακόλουθων πράξεων, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι παρακάτω ειδικοί στόχοι:

- άρση κανονιστικών φραγμών που εμποδίζουν τη διάδοση των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι βαρύτερα εξαιτίας του βάρους της μπαταρίας τους. Παρότι υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν κινητήρα εσωτερικής καύσης με μέγιστο αποδεκτό βάρος κάτω των 3,5 τόνων, υπόκεινται στους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης που απαιτούν την εγκατάσταση και χρήση ταχογράφου για επαγγελματικά οχήματα με μέγιστο αποδεκτό βάρος άνω των 3,5 τόνων, καθώς και στην απαίτηση να διαθέτουν συσκευή περιορισμού της ταχύτητας. Οι απαιτήσεις αυτές καθιστούν τα εν λόγω ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με μάζα άνω των 3,5 τόνων λιγότερο ελκυστικά για τους αγοραστές, πολλοί από τους οποίους είναι ΜΜΕ και μικροεπιχειρήσεις, λόγω του κόστους που συνεπάγεται η εγκατάσταση και η χρήση ταχογράφου¹⁰ και συσκευής περιορισμού της ταχύτητας. Η εν λόγω πρόσθετη επιβάρυνση δυσχεραίνει τη διάδοση των ηλεκτρικών ημιφορτηγών σε σχέση με παρόμοια ημιφορτηγά που λειτουργούν με κινητήρα εσωτερικής καύσης, γεγονός που ενδέχεται να δυσκολύνει περαιτέρω τους κατασκευαστές οχημάτων στην επίτευξη των στόχων για τις επιδόσεις CO₂ στην κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Μια απλούστερη και ταχύτερη Ευρώπη: Ανακοίνωση για την εφαρμογή και την απλούστευση [COM(2025) 47 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A52025DC0047>

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0095>

¹⁰ Ο ταχογράφος είναι η συσκευή που καταγράφει τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και τις περιόδους άλλης εργασίας και διαθεσιμότητας των οδηγών που εκτελούν την οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.

Το εν λόγω ζήτημα έχει αναγνωριστεί και λήφθηκε υπόψη στην πρόσφατη αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης της ΕΕ¹¹, στην οποία η άδεια κατηγορίας Β θα ισχύει για δύο έτη μετά την αρχική έκδοσή της για οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά όχι τους 4,25 τόνους.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹²: Ο κανονισμός αυτός θεσπίζει κανόνες για τους χρόνους οδήγησης, τα διαλείμματα καθώς και τις περιόδους ανάπαυσης για οδηγούς οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, όπως και για οδηγούς που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών, προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και να προαχθεί η οδική ασφάλεια. Η κύρια συσκευή που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης είναι ο ταχογράφος. Η εγκατάσταση, κατασκευή και χρήση ταχογράφων διέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014¹³.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2019/2144¹⁴: ο κανονισμός, ο οποίος είναι επίσης γνωστός ως κανονισμός για τη γενική ασφάλεια προϊόντων, ορίζει τις απαιτήσεις ασφαλείας οχημάτων της ΕΕ όσον αφορά την έγκριση τύπου οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αντιμετωπίζουν τις ιδιαιτερότητες ευάλωτων χρηστών της οδού, όπως πεζοί ή ποδηλάτες. Επίσης περιλαμβάνει την απαίτηση τα οχήματα Ν2¹⁵ να είναι εξοπλισμένα με συσκευές περιορισμού της ταχύτητας.

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2025/2205 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2025, για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2025/2205, 5.11.2025 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj?eliuri=eli%3Adir%3A2025%3A2205%3Aoj&locale=el>).

¹² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>)

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165>)

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹⁵ Σύμφωνα με τον ορισμό στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) περίπτωση ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858: μηχανοκίνητα οχήματα μέγιστης μάζας που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους

- Μείωση του κόστους προσαρμογής που σχετίζεται με τις δοκιμές εκπομπών Euro 7

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257¹⁶, γνωστός ως κανονισμός Euro 7, προβλέπει στο άρθρο 14 παράγραφος 7 ότι οι μέθοδοι μέτρησης των εκπομπών ρύπων καυσαερίων αντικατοπτρίζουν εκείνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151¹⁷ (δηλ. στον κανονισμό Euro 6). Ωστόσο, παρότι στον Euro 6 καθορίστηκαν ειδικά —σημαντικά υψηλότερα— όρια για εργαστηριακές δοκιμές σε χαμηλή θερμοκρασία, ο κανονισμός Euro 7 δεν περιέχει ειδικά όρια εκπομπών για την εν λόγω ειδική διαδικασία δοκιμών. Η απαίτηση συμμόρφωσης με τα γενικά όρια εκπομπών βάσει της εν λόγω εργαστηριακής δοκιμής σε χαμηλή θερμοκρασία έρχεται σε αντίθεση με την πρόθεση του άρθρου 14 παράγραφος 7 και δύναται να επαυξήσει την κανονιστική επιβάρυνση που επωμίζονται οι κατασκευαστές οχημάτων καθώς και οι εθνικές αρχές έγκρισης τύπου χωρίς κάποιο όφελος για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις.

Επιπλέον, το παράρτημα V του κανονισμού Euro 7 απαιτεί τη διενέργεια δοκιμών ανά τύπο οχήματος για την έγκριση τύπου για κινητήρες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Η απαίτηση αυτή θα δημιουργήσει περιττή διοικητική και κανονιστική επιβάρυνση πολλαπλασιάζοντας τις δοκιμές χωρίς να προσφέρει πρόσθετα περιβαλλοντικά οφέλη. Κάτι τέτοιο δεν συνάδει με την πρόθεση των συννομοθετών, που είναι να ενισχυθούν τα όρια εκπομπών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και παράλληλα να διατηρηθούν οι καθιερωμένες μέθοδοι δοκιμών του κανονισμού Euro 6.

Τέλος, ο κανονισμός Euro 7 δεν είναι συγκεκριμένος ως προς τις μεθόδους για την επεξεργασία των δεδομένων που λαμβάνονται από ενσωματωμένα συστήματα παρακολούθησης και από ενσωματωμένες διατάξεις παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας που υπάρχουν στα οχήματα Euro 7, κάτι που θα έχει ενδεχομένως ως αποτέλεσμα ανεπαρκώς εναρμονισμένες, μη αποδοτικές προσεγγίσεις που μπορεί να αυξήσουν το κόστος για τους κατασκευαστές οχημάτων και τις αρχές.

Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257: ο κανονισμός αυτός, επίσης γνωστός ως Euro 7, καλύπτει την έγκριση τύπου οχημάτων, κινητήρων και συναφών συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων όσον αφορά τις εκπομπές και τη μακροβιότητα της μπαταρίας. Επίσης θεσπίζει μέτρα για ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης εκπομπών, απόδοσης σχετικά με την μπαταρία και τις εκπομπές κατά τη διάρκεια ζωής ενός οχήματος.

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>)

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>)

- Βελτίωση της συνοχής και αποφυγή του κατακερματισμού αγοράς (θόρυβος, διαλειτουργικότητα οχήματος με υποδομή επαναφόρτισης και δίκτυο)

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 540/2014¹⁸ προβλέπει υποχρεωτικές οριακές τιμές για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων και την ανάπτυξη συστημάτων ακουστικής προειδοποίησης οχήματος (AVAS) για τα ηλεκτρικά οχήματα. Παράλληλα, ο κανονισμός για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων της ΕΕ αναγνωρίζει ως εναλλακτική επιλογή τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του ΟΗΕ για τον θόρυβο και τα AVAS. Καθώς ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 δεν περιλαμβάνει μηχανισμό για την επικαιροποίηση των απαιτήσεων σύμφωνα με τις εξελίξεις στον ΟΗΕ, έχει δημιουργηθεί παράλληλη δέσμη κανόνων για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων με δυναμικά παραθυράκια και ασυνέπειες για την αυτοκινητοβιομηχανία, τις αρχές έγκρισης τύπου και τις αρχές επιτήρησης της αγοράς σε εθνικό επίπεδο.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014: Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 έχει σκοπό τη μείωση μείζονων πηγών θορύβου που προκαλούν τα μηχανοκίνητα οχήματα. Ο κανονισμός προβλέπει οριακές τιμές θορύβου για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων, θεσπίζει κανόνες για τη σήμανση και την πληροφόρηση των καταναλωτών, καθώς και την ανάπτυξη συστημάτων ακουστικής προειδοποίησης οχήματος (AVAS) για τα ηλεκτρικά οχήματα.

Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και η διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων διευρύνεται, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι βασικό να διαμορφωθεί εναρμονισμένη προσέγγιση ως προς τη διαλειτουργικότητα —σε επίπεδο ΕΕ— για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται την παρούσα στιγμή εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδικών δικτύου [DDC 2.0 - κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388¹⁹ και RfG 2.0 - κανονισμός (ΕΕ) 2016/631²⁰]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν οι εναρμονισμένες ικανότητες των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να πληρούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858²¹ να προβλέπει σχετική εξουσιοδότηση της Επιτροπής.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858: ο κανονισμός αυτός θέτει το γενικό πλαίσιο που καθορίζει τους ενωσιακούς κανόνες σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι νέοι τύποι μηχανοκίνητων οχημάτων και τα ρυμουλκούμενά τους συμμορφώνονται με τις εγκεκριμένες από την ΕΕ απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Αποσκοπεί στην άνοδο του ποιοτικού επιπέδου και στην ανεξαρτησία της έγκρισης τύπου οχήματος.

– Επιτάχυνση της διάδοσης μικρών προσιτών ηλεκτρικών οχημάτων

Επί του παρόντος στην ευρωπαϊκή αγορά υπάρχει έλλειψη μικρών προσιτών, από οικονομική άποψη, ηλεκτρικών οχημάτων. Στις κατηγορίες Α και Β πωλήθηκαν συνδυαστικά 1,6 εκατ. λιγότερα οχήματα σε σχέση με το 2019, και το 2024 το 70 % των νέων πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία ήταν αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού (κατηγορίες Ε και F) και οχήματα τύπου SUV²². Οι τάσεις αυτές καταγράφηκαν τη στιγμή που σημειώνεται μια γενική τάση αύξησης των τιμών οχημάτων σε όλη την ΕΕ, γεγονός που τοποθετεί την πρόσβαση στην ατομική ιδιοκτησία οχήματος σταδιακά εκτός των δυνατοτήτων πολλών νοικοκυριών της μεσαίας τάξης. Κατά συνέπεια, τον Σεπτέμβριο του 2025, η πρόεδρος της Επιτροπής ανακοίνωσε μια πρωτοβουλία για τα μικρά οικονομικώς προσιτά αυτοκίνητα που είχε σκοπό να δώσει κίνητρα για την αγορά μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Κάτι τέτοιο θα απαιτήσει στοχευμένα κανονιστικά μέτρα. Η Επιτροπή θα προσπαθήσει να παγώσει τις νέες απαιτήσεις για 10 έτη και να προτείνει στοχευμένες πρωτοβουλίες για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ των οχημάτων για τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα. Η πρωτοβουλία μπορεί να οδηγήσει επίσης σε φορολογικά (όπως τα συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά κίνητρα (όπως η κράτηση θέσεων στάθμευσης), συμβατά με τους κανόνες για τις κρατικές επιδοτήσεις, ανά περίπτωση. Για τον σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να προστεθεί ορισμός των μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη νομοθεσία για τα μηχανοκίνητα οχήματα που να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για στοχοθετημένα μέτρα στη νομοθεσία της ΕΕ και από τα κράτη μέλη. Έτσι, αναμένεται να απλουστευθεί η νομοθεσία για τις επιχειρήσεις, να ενισχυθεί η επιχειρηματική λογική υπέρ της κερδοφόρου κατασκευής μικρών οικονομικώς προσιτών ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη και να μειωθούν οι τιμές για τους καταναλωτές.

Η παρούσα πρόταση είναι μόνον ένα πρώτο βήμα για την εκπόνηση ενός θεματολογίου απλούστευσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Περιλαμβάνει μόνον έναν περιορισμένο αριθμό στοχευμένων αλλά αποδοτικών μέτρων απλούστευσης. Στο πλαίσιο της απλούστευσης, οι συμφεροντούχοι έθεσαν άλλα ζητήματα σχετικά με την απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία που δεν αντιμετωπίζονται στην παρούσα δέσμη μέτρων Omnibus αλλά θα εξεταστούν στην περαιτέρω κατάρτιση και εφαρμογή νομοθετικών μέτρων για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων με τους συμφεροντούχους, η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) παρέθεσε περίπου 130 επικείμενες νομοθετικές πράξεις οι οποίες επηρεάζουν την αυτοκινητοβιομηχανία. ⁽²³⁾

²² Οι κατηγορίες οχημάτων αναφέρονται σε άτυπες κατηγορίες μεγέθους που χρησιμοποιούνται ευρέως στην ευρωπαϊκή αγορά. Κατηγορία Α: πολύ μικρά αυτοκίνητα (π.χ. πολύ μικρά αυτοκίνητα πόλης). Κατηγορία Β: μικρά αυτοκίνητα / σούπερ μίνι. Κατηγορία Γ: χαμηλά μεσαία / κόμπακτ αυτοκίνητα. Κατηγορία Δ: ανώτερα μεσαία / μεσαίου μεγέθους αυτοκίνητα. Κατηγορία Ε: μεσαία πολυτελή / μεγάλου μεγέθους αυτοκίνητα. Κατηγορία ΣΤ: πολυτελή οχήματα / εμβληματικά αυτοκίνητα. Οι κατηγορίες αυτές αποτελούν περιγραφικές συμβάσεις και όχι κατηγορίες που έχουν οριστεί νομικά.

²³ Κανονισμός REACH· κανονισμός για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των ουσιών και των μειγμάτων· κανονισμοί για τους έμμονους οργανικούς ρύπους· κανονισμός για τις μπαταρίες· οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές· κανονισμός για τα δεδομένα· κανονισμός για τα φθοριούχα αέρια του θερμοκηπίου· οδηγία για τον περιορισμό των επικίνδυνων ουσιών· κανονισμός

Ωστόσο, ο εν λόγω κατάλογος της ACEA περιλαμβάνει περίπου 70 επικαιροποιήσεις κανονισμών του ΟΗΕ, οι οποίοι δεν είναι όλοι υποχρεωτικοί επί του παρόντος στη νομοθεσία της ΕΕ. Από αυτούς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εντόπισε περίπου 40 τροποποιήσεις των υφιστάμενων κανονισμών του ΟΗΕ ή νέους κανονισμούς του ΟΗΕ, την έγκριση των οποίων στην ΕΕ η Επιτροπή θα αναβάλει ή δεν θα προωθήσει.

Επιπλέον, το θεματολόγιο για την απλούστευση θα βασίζεται στις ακόλουθες γενικές αρχές:

Ομαδοποίηση των κανονιστικών απαιτήσεων σε δέσμες

Η Επιτροπή μπορεί να ομαδοποιεί νέες ειδικές κανονιστικές απαιτήσεις για τα μηχανοκίνητα οχήματα όταν καθορίζει ημερομηνίες υποχρεωτικής εφαρμογής στη δευτερογενή νομοθεσία —εκτός εάν ο νομοθέτης έχει καθορίσει διαφορετική ημερομηνία στη νομική πράξη. Θα καθορίζεται ενιαία «ημερομηνία συμμόρφωσης των κατασκευαστών αυτοκινήτων», κάτι που θα διευκολύνει την κανονιστική συμμόρφωση των επιχειρήσεων.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα μεριμνά ώστε, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό από νομική άποψη, η ειδική νομοθεσία που δεν σχετίζεται με τα αυτοκίνητα θα περιέχει μηχανισμό που θα διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις για τον κλάδο κατασκευής αυτοκινήτων αρχίζουν να ισχύουν την «ημερομηνία συμμόρφωσης των κατασκευαστών αυτοκινήτων».

Τήρηση του χρόνου προσαρμογής της βιομηχανίας

Στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, η Επιτροπή δεσμεύτηκε, κατά την υποβολή νέων νομοθετικών προτάσεων, να προβλέπει επαρκή χρόνο ώστε να μπορεί ο κλάδος να ενσωματώνει αυτές τις νέες κανονιστικές απαιτήσεις στη διαδικασία ανάπτυξης προϊόντων. Αυτό συνιστά γενική αρχή, την οποία η Επιτροπή είναι διατεθειμένη να τηρήσει, αλλά δεν μπορεί να μετατραπεί σε νομική απαίτηση σε μια πράξη Omnibus.

Πεδίο εφαρμογής των νέων κανονιστικών απαιτήσεων

Στην ειδική νομοθεσία για τα μηχανοκίνητα οχήματα υπάρχει πάντοτε διαφορετική ημερομηνία εφαρμογής για νέους τύπους οχημάτων και για όλα τα νέα οχήματα (δηλ. για τους υπάρχοντες τύπους οχημάτων), ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη προσαρμογών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως ο κανονισμός eCall, θεσπίζονται απαιτήσεις μόνο για τους νέους τύπους οχημάτων. Η απόφαση να μην εκδίδονται κανονιστικοί κανόνες για τους υπάρχοντες τύπους οχημάτων πρέπει να λαμβάνεται ανάλογα με την περίπτωση και να συνεκτιμώνται το κόστος προσαρμογής των υφιστάμενων τύπων οχημάτων, το οποίο μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις σε μικρά αυτοκίνητα με χαμηλά περιθώρια κέρδους, καθώς και τα οφέλη των νέων κανονιστικών απαιτήσεων.

Απλούστευση του πλαισίου έγκρισης τύπου

Με την αυξανόμενη ταχύτητα της καινοτομίας στον κλάδο, ιδίως τις τάσεις αυτοματοποίησης στην οδήγηση και τις επικαιροποιήσεις λογισμικού, είναι σκόπιμο να αξιολογηθεί το δυναμικό απλούστευσης του πλαισίου έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα.

για τις κρίσιμες πρώτες ύλες· κανονισμός για τα ευρωπαϊκά βιώσιμα προϊόντα· οδηγία για τον ραδιοεξοπλισμό· οδηγία για τη χαμηλή τάση· οδηγία για την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα· οδηγία για τα είδη πυροτεχνίας· κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων· κανονισμός για την τεχνητή νοημοσύνη· κανονισμός για την εποπτεία της αγοράς· οδηγία για τον εξοπλισμό υπό πίεση· οδηγία για τα δοχεία πίεσης· οδηγία για τον μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση· οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών· κανονισμός για τη θέσπιση κώδικα δικτύου για τη σύνδεση με το δίκτυο· κανονισμός για την κυβερνοανθεκτικότητα· κανονισμός για τα μηχανήματα· οδηγία για την καλή τεχνική κατάσταση.

Η κανονιστική πολυπλοκότητα μπορεί να αποτελέσει φραγμό για τους κατασκευαστές της ΕΕ στον παγκόσμιο ανταγωνισμό με κατασκευαστές από άλλες έννομες τάξεις.

Το 2026 η Επιτροπή θα δρομολογήσει αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 για το πλαίσιο έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Η αξιολόγηση αυτή θα βοηθήσει να σταθμιστεί το δυναμικό μείωσης των δοκιμών και του κόστους υποβολής στοιχείων για την αυτοκινητοβιομηχανία. Προκαταρκτική ανάλυση των υπηρεσιών της Επιτροπής προσδιόρισε ότι είναι δυνατόν να μειωθεί ο αριθμός των εργαστηριακών δοκιμών κατά την έγκριση τύπου, μέσω της χρήσης περισσότερων εικονικών δοκιμών και πρακτικών αξιολόγησης του κινδύνου, έτσι ώστε να αξιολογηθεί πώς οι δοκιμές ex-ante μπορούν να συνδυαστούν καλύτερα με την παρακολούθηση κατά τη λειτουργία (όπως ήδη ισχύει στον κανονισμό Euro 7, βάσει του οποίου λιγότερο εκτενείς δοκιμές ex ante συμπληρώνονται με την ενσωματωμένη παρακολούθηση των επιδόσεων εκπομπών του οχήματος).

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

Η πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης μέτρων σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Έχει σκοπό τη μείωση του διοικητικού κόστους και του κόστους προσαρμογής για τη βιομηχανία, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η εύρυθμη ενιαία αγορά για τα μηχανοκίνητα οχήματα, και παράλληλα να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιδόσεων που προβλέπεται στο κανονιστικό πλαίσιο.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρωτοβουλία συμβάλλει στην απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία, όπως ανακοινώθηκε στο βιομηχανικό **σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία**. Αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία, σε συνδυασμό με την αναθεώρηση των επιδόσεων CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, την απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων και τη δέσμη μέτρων για τη στήριξη της κατασκευής συσσωρευτών, με ζητούμενο την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ στη μετάβαση της κινητικότητας σε μηδενικές εκπομπές.

Σύμφωνα με το σχέδιο δράσης, η παρούσα πρωτοβουλία βελτιώνει τη συνοχή και τη συνέπεια των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων. Εφαρμόζει τους στόχους του θεματολογίου για την απλούστευση και τη στρατηγική ενιαίας αγοράς για την αυτοκινητοβιομηχανία. Τα μέτρα απλούστευσης δεν επηρεάζουν τους πολιτικούς στόχους πίσω από τους σχετικούς κανονισμούς. Τα μέτρα συμβάλλουν στην απανθρακοποίηση της αυτοκινητοβιομηχανίας με την κατάργηση κανονιστικών φραγμών, έτσι ώστε τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα να διαδοθούν στην αγορά, σύμφωνα με τις επιδόσεις των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών όσον αφορά το CO₂. Τα μέτρα απλούστευσης δεν επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και συμμορφώνονται πλήρως με τους περιβαλλοντικούς στόχους για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του περιβάλλοντος θορύβου από τα μηχανοκίνητα οχήματα. Τα μέτρα απλούστευσης δεν μειώνουν τις επιδόσεις των οχημάτων σε θέματα ασφαλείας και συμμορφώνονται πλήρως με τις πολιτικές της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

Επιπλέον, η ψηφιακή δέσμη μέτρων Omnibus²⁴ προβλέπει τεχνικές τροποποιήσεις της ψηφιακής νομοθεσίας όσον αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στην έναρξη εφαρμογής διατάξεων για υψηλού κινδύνου ΤΝ, στην υπολειμματική επεξεργασία ειδικών κατηγοριών δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εκπαίδευση, τη δοκιμή και τη λειτουργία της ΤΝ, καθώς και διατάξεις που ενοποιούν τη νομοθεσία της ΕΕ περί δεδομένων.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι τα άρθρα 91 και 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τις αρχικές νομικές βάσεις για την έκδοση των τομεακών πλαισίων, στην τροποποίηση των οποίων αποσκοπεί η παρούσα πρόταση.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Οι κανονισμοί που τροποποιούνται αποτελούν νομικές πράξεις της ΕΕ. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω κανονισμοί πρέπει να τροποποιηθούν σε επίπεδο ΕΕ.

• Αναλογικότητα

Η πρωτοβουλία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της απλούστευσης και της μείωσης του φόρτου χωρίς να υποβαθμιστεί η προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος.

• Επιλογή της νομικής πράξης

Η παρούσα πρόταση τροποποιεί κανονισμούς που εκδόθηκαν με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και, κατά συνέπεια, οι τροποποιήσεις των εν λόγω κανονισμών πρέπει να θεσπιστούν με κανονισμό σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΥΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας

Άνευ αντικειμένου

• Διαβουλεύσεις με τους συμφεροντούχους

Στο πλαίσιο του στρατηγικού διαλόγου για το μέλλον της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας που διεξήχθη τον Ιανουάριο του 2025 και της δημόσιας

²⁴ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 and Directives 2002/58/EC, (EU) 2022/2555 and (EU) 2022/2557 as regards the simplification of the digital legislative framework, and repealing Regulations (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868, and Directive (EU) 2019/1024 (Digital Omnibus)[Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2016/679, (ΕΕ) 2018/1724, (ΕΕ) 2018/1725, (ΕΕ) 2023/2854 και των οδηγιών 2002/58/ΕΚ, (ΕΕ) 2022/2555 και (ΕΕ) 2022/2557 όσον αφορά την απλούστευση του ψηφιακού νομοθετικού πλαισίου, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1807, (ΕΕ) 2019/1150, (ΕΕ) 2022/868 και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024 (ψηφιακή δέσμη μέτρων Omnibus)] [COM(2025) 837 final].<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>

διαβούλευσης για το μέλλον της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας²⁵ οι επικεφαλής του κλάδου εξέφρασαν την ανάγκη απλούστευσης του κανονιστικού πλαισίου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ζήτησε από τη βιομηχανία και άλλους συμφεροντούχους να διατυπώσουν τις απόψεις τους σε διάφορες διμερείς ανταλλαγές, μέσω γραπτών εισηγήσεων συμφεροντούχων που περιείχαν προτάσεις κανονιστικής απλούστευσης, καθώς και σε συνάντηση με την ομάδα εργασίας για τα μηχανοκίνητα οχήματα²⁶. Από τις εισηγήσεις των συμφεροντούχων προέκυψαν διάφορες προτάσεις για την απλούστευση ή τη διασάφηση ορισμένων διατάξεων της νομοθεσίας για την αυτοκινητοβιομηχανία και για την εξάλειψη περιττών διοικητικών φραγμών που οφείλονται στις διατάξεις αυτές.

Στις 14 Οκτωβρίου 2025 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε στοχευμένη διαβούλευση με συμφεροντούχους μέσω διαδικτυακής έρευνας, επιδιώκοντας τη συλλογή παρατηρήσεων σχετικά με προκαταρκτικό κατάλογο τροποποιήσεων υφιστάμενων κανονισμών για την αυτοκινητοβιομηχανία. Η έρευνα αυτή απεστάλη σε πάνω από 130 συμφεροντούχους (ελήφθησαν 68 απαντήσεις) της αυτοκινητοβιομηχανίας, μεταξύ των οποίων βρίσκονταν κατασκευαστές οχημάτων, κατασκευαστές εξαρτημάτων αυτοκινήτων, βιομηχανικές ενώσεις, ΜΚΟ, επιχειρήσεις εκμετάλλευσης οχημάτων, εθνικές αρχές έγκρισης τύπου, αρχές εποπτείας της αγοράς και άλλες σχετικές εθνικές αρχές. Οι συμφεροντούχοι εκλήθησαν να διατυπώσουν τις απόψεις τους σχετικά με τον προκαταρκτικό κατάλογο τροποποιήσεων, δηλ. σε ποιο βαθμό πίστευαν ότι τα μέτρα θα έχουν θετικό, ουδέτερο ή αρνητικό οικονομικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό αντίκτυπο, καθώς και επιπτώσεις στον κανονιστικό φόρτο. Επιπλέον, η Επιτροπή έλαβε από συμφεροντούχους διάφορα έγγραφα που εξηγούσαν θέσεις, στα οποία διατυπώθηκαν πρόσθετες προτάσεις, εκτιμήσεις δεδομένων και κόστους, τα οποία έγγραφα έλαβε υπόψη της κατά τη σύνταξη της παρούσας πρότασης.

Όλες οι ομάδες συμφεροντούχων εξέφρασαν σταθερή στήριξη για τα προτεινόμενα μέτρα.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Λόγω της ανάγκης να υποβληθεί επείγοντως πρόταση που να αντιμετωπίζει τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, έτσι ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις επιχειρήσεις και τις αρχές, δεν κατέστη δυνατόν να διενεργηθεί εκτίμηση επιπτώσεων.

Ωστόσο, η παρούσα πρόταση, σύμφωνα με τις αρχές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, συνοδεύεται από έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής που περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων από τα προτεινόμενα μέτρα, με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα και τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της στοχευμένης διαβούλευσης με συμφεροντούχους, καθώς και τις γραπτές εισηγήσεις που ελήφθησαν από συμφεροντούχους.

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, οι τροποποιήσεις αναμένεται να προσπορίσουν σημαντική εξοικονόμηση του ετήσιου κόστους ύψους 706 εκατ. EUR για τη βιομηχανία, τις ΜΜΕ, τους πολίτες και τη δημόσια διοίκηση.

²⁵ Δημόσια διαβούλευση για το μέλλον της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-%CE%A4%CE%BF-%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%BF%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%B1%CF%82_el

²⁶ Ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής με εκπροσώπους των κρατών μελών και ευρύ φάσμα συμφεροντούχων από την αυτοκινητοβιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος της δέσμευσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να ελαφρύνει τον κανονιστικό φόρτο για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες διοικήσεις στην ΕΕ, καθώς και να προάγει την ευημερία και την ανθεκτικότητα σε αυτή. Συνεπώς, η πρόταση επιδιώκει την απλούστευση των διατάξεων της νομοθεσίας που αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία, μειώνοντας τα περιττά βάρη και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύει την προστασία του περιβάλλοντος και τις επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης²⁷. Η μείωση του διοικητικού φόρτου για τις επιχειρήσεις αναμένεται να οδηγήσει σε κοινωνικά οφέλη όσον αφορά τη δημιουργία πλούτου, την απασχόληση και την καινοτομία. Ταυτόχρονα, η πρόταση επιδιώκει να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας των οχημάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για την Επιτροπή.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την υλοποίηση και την εφαρμογή των νέων διατάξεων, καθώς και τη συμμόρφωση με αυτές. Επιπλέον, οι κανονισμοί που θα τροποποιηθούν με την παρούσα πρόταση υπόκεινται σε τακτική αξιολόγηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους, της συνάφειας, της συνοχής και της προστιθέμενης αξίας τους σύμφωνα με τις αρχές για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Η παρούσα πρόταση δεν απαιτεί σχέδιο εφαρμογής.

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

Προτεινόμενες τροποποιήσεις του **κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 561/2006**: η πρώτη προτεινόμενη τροποποίηση είναι να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εξαιρούν τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά N2²⁸ —μέγιστου βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους— τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές από την υποχρέωση να εγκαθιστούν ευφυείς ταχογράφους, προκειμένου να τα τοποθετούν σε ισότιμη βάση με τα ισοδύναμα οχήματα που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα, τα πετρελαιοκίνητα ημιφορτηγά N1²⁹.

Ο κύριος αναμενόμενος αντίκτυπος του προτεινόμενου μέτρου είναι η μείωση του κόστους για τις εταιρείες, ιδίως τις ΜΜΕ που αποτελούν τους κύριους χρήστες/αγοραστές των εν λόγω ημιφορτηγών, καθώς δεν θα χρειάζεται πλέον να εγκαθιστούν μικρούς ταχογράφους

²⁷ EE C 326 της 26.10.2012, σ. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj

²⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) περίπτωση ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οχήματα της κατηγορίας N2 είναι: μηχανοκίνητα οχήματα μέγιστης μάζας που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους

²⁹ Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) περίπτωση i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οχήματα της κατηγορίας N1 είναι: μηχανοκίνητα οχήματα μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

στον συγκεκριμένο τύπο ηλεκτρικού ημιφορτηγού. Επιπλέον, η αφαίρεση του ταχογράφου θα μειώσει επίσης τον διοικητικό φόρτο/κόστος για τις εταιρείες/οδηγούς που δεν θα πρέπει να τηλεφορτώνουν τα δεδομένα του ταχογράφου (2 έως 4 ώρες μηνιαίως). Εξάλλου, η εξασφάλιση ισότιμου ανταγωνισμού μεταξύ των πετρελαιοκίνητων ημιφορτηγών N1 και των ηλεκτρικών ημιφορτηγών N2 μέσω μειωμένων τιμών για τα τελευταία θα συμβάλει στην τόνωση της διάδοσης των εν λόγω ηλεκτροκίνητων ημιφορτηγών.

Τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα ή οι συνδυασμοί μηχανοκίνητου τροχόσπιτου που υπερβαίνουν τους 7,5 τόνους εμπίπτουν επίσης στο πεδίο των κανόνων για τους χρόνους οδήγησης και τους κανόνες ανάπαυσης, καθώς και τους κανόνες για την εγκατάσταση και χρήση ταχογράφου.

Στην υπόθεση C-666/21 ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ)³⁰, ένας πολίτης διέτεινε ότι οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δεν αφορούν μη εμπορικούς χρήστες και ότι τα εν λόγω οχήματα δεν θα πρέπει να θεωρούνται οχήματα εμπορικών μεταφορών. Ωστόσο, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι κανόνες αυτοί μπορούσαν να εφαρμοστούν σε μη εμπορικούς χρήστες με οχήματα που υπερβαίνουν τους 7,5 τόνους. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι «ο όρος “οδικές μεταφορές εμπορευμάτων”, [...] καλύπτει την οδική μεταφορά που πραγματοποιείται με όχημα του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε, υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, ακόμη και όταν το όχημα είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμεύει όχι μόνον ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής, αλλά και ως χώρος φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρίς να ασκούν συναφώς επιρροή η ικανότητα του οχήματος για φόρτωση και η κατηγορία υπό την οποία αυτό είναι ταξινομημένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας».

Για να διασαφηνιστεί το νομικό πλαίσιο που περιβάλλει τη συγκεκριμένη περίπτωση μηχανοκίνητων τροχόσπιτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που υπερβαίνει τους 7,5 τόνους χρησιμοποιούμενα για ιδιωτικούς λόγους, και για να υπάρξει ασφάλεια δικαίου για τους κατασκευαστές και τους πελάτες των εν λόγω οχημάτων, η δεύτερη προτεινόμενη τροποποίηση συνίσταται στην προσθήκη μιας νέας παραγράφου / νέων παραγράφων στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ώστε να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να απαλλάσσουν τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και από τον ταχογράφο. Επιπλέον, η προγραμματιζόμενη εξαίρεση από την υποχρέωση ταχογράφου στα οχήματα αυτά πρόκειται να μειώσει το κόστος και να εξασφαλίσει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στους οδηγούς που χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για τουριστικούς λόγους.

Προτεινόμενες τροποποιήσεις του **κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/2144**: η προτεινόμενη τροποποίηση συνίσταται στην εξαίρεση των ηλεκτρικών ημιφορτηγών N2 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους από την υποχρέωση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, με αποτέλεσμα να τίθενται σε ισότιμη βάση με το αντίστοιχο ισοδύναμό τους που λειτουργεί με ορυκτά καύσιμα, τα πετρελαιοκίνητα ημιφορτηγά N1. .

Ο κύριος αναμενόμενος αντίκτυπος του προτεινόμενου μέτρου είναι η μείωση του κόστους για τις εταιρείες, ιδίως τις ΜΜΕ που αποτελούν τους κύριους χρήστες/αγοραστές των εν λόγω οχημάτων. Η εξοικονόμηση κόστους θα προκύψει όχι μόνο από τις δαπάνες για την εγκατάσταση της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας που δεν δαπανώνται, αλλά και από

³⁰ Απόφαση - 02/03/2023 – Åklagarmyndigheten - Υπόθεση C-666/21, EU:C:2023:149

την αυξημένη λειτουργική ευελιξία που εξασφαλίζει η δυνατότητα οδήγησης των οχημάτων αυτών σε ελαφρά υψηλότερη ταχύτητα στον αυτοκινητόδρομο. Επιπλέον, ο ισότιμος ανταγωνισμός μεταξύ των πετρελαιοκίνητων ημιφορτηγών N1 και των ηλεκτρικών ημιφορτηγών N2 μέσω μειωμένων τιμών για τα τελευταία θα συμβάλει στην τόνωση της διάδοσης των εν λόγω ηλεκτροκίνητων ημιφορτηγών. Τέλος, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι η απαλλαγή αυτή δεν αναμένεται να έχει αρνητικές συνέπειες στις επιδόσεις των επηρεαζόμενων οχημάτων ως προς το περιβάλλον ή την ασφάλεια. Προτεινόμενες τροποποιήσεις του **κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257**: Οι συνθήκες θερμοκρασίας της «εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές» που αναφέρεται στον πίνακα 1 και 2 του παραρτήματος V καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)» στους ίδιους πίνακες. Η επίδειξη συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (στους -7 °C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7 °C έως 38 °C) και, κατά συνέπεια, κρίνεται δικαιολογημένο να καταργηθεί η συγκεκριμένη εργαστηριακή δοκιμή σε χαμηλή θερμοκρασία (τύπος 6).

Ο αναμενόμενος αντίκτυπος του προτεινόμενου μέτρου εστιάζεται πρωταρχικά στην τήρηση της βούλησης των συννομοθετών να διατηρηθούν οι κανόνες του Euro 6 σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) 2024/1257 και παράλληλα στην ελάφρυνση της κανονιστικής επιβάρυνσης, χωρίς όμως να προκύψουν προκλήσεις ως προς τη συμμόρφωση, και στην προστασία της ασφάλειας δικαίου.

Ένα άλλο προτεινόμενο μέτρο συνίσταται στην αναφορά σε «κατηγορίες οχημάτων» και όχι σε «τύπους οχημάτων» για την έγκριση τύπου του κινητήρα Euro 7 (χωριστή τεχνική μονάδα), δηλ. «Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά ~~ε~~ κατηγορία οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλες τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων στους αντίστοιχους πίνακες 3, 4, 7 και 8 του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257».

Το προτεινόμενο μέτρο αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντική μείωση της κανονιστικής επιβάρυνσης, τόσο διοικητικής όσο και της σχετικής με τις δοκιμές, χωρίς όμως να υποβαθμίζονται τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Αποφεύγει την επαναλαμβανόμενη δοκιμή κινητήρων σε διαφορετικούς τύπους οχημάτων που κάνουν χρήση παρόμοιας τεχνολογίας και μειώνει το κόστος που συνδέεται με τις πολλαπλές εγκρίσεις τύπου και διαδικασίες δοκιμών. Στηρίζει τη σταθερότητα της αγοράς και μπορεί δυνητικά να συμβάλει σε χαμηλότερες τιμές οχημάτων, που θα ωφελήσουν τους χρήστες και τους καταναλωτές.

Με ένα άλλο προτεινόμενο μέτρο, θα διασαφηνιστεί ότι η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να καταρτίζει μέτρα ώστε τα δεδομένα από ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης και από ενσωματωμένες διατάξεις παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου λαμβάνονται, συγκεντρώνονται, υπόκεινται σε επεξεργασία και αποθήκευση με αποδοτικό και εναρμονισμένο τρόπο ώστε να παρακολουθούνται σε πραγματικές συνθήκες οι επιδόσεις των τύπων οχημάτων Euro 7.

Με την εναρμόνιση των υποδομών των προαναφερόμενων συστημάτων και διατάξεων παρακολούθησης δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ είναι δυνατό να εξοικονομηθεί σημαντικά το κόστος σε σύγκριση με την ανάπτυξη και διατήρηση ξεχωριστών συστημάτων από το κάθε κράτος μέλος. Η εξοικονόμηση προκύπτει από οικονομίες κλίμακας, τη μειωμένη αλληλεπικάλυψη και τις εναρμονισμένες διαδικασίες συμμόρφωσης. Αντί να αλληλεπιδρούν με πολλαπλά εθνικά συστήματα, οι κατασκευαστές οχημάτων θα μπορούν να διαβιβάζουν τυποποιημένα δεδομένα μόνο μια φορά, μειώνοντας τις δαπάνες τους για την ολοκλήρωση λογισμικού και την πιστοποίηση.

Καθώς ο **κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014** έχει καταστεί παρωχημένος, προτείνεται να καταργηθεί με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2027. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού 540/2014, η οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου³¹ καταργείται από την 1η Ιουλίου 2027. Για να αποφευχθεί τυχόν νομική αβεβαιότητα, η παρούσα πρόταση επιβεβαιώνει ότι η κατάργηση αρχίζει να ισχύει την ίδια ημερομηνία.

Για να αντικατασταθεί η αναφορά στον καταργούμενο κανονισμό, προτείνεται να τροποποιηθεί το παράρτημα ΙΙ του **κανονισμού (ΕΕ) 2018/858** με αναφορά στους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη που συνδέονται με τον θόρυβο (ΟΗΕ/ΕΕ): κανονισμός αριθ. 51³² για τον θόρυβο των κατηγοριών οχημάτων Μ και Ν· κανονισμός αριθ. 59³³ για την αντικατάσταση σιγαστήρων και κανονισμός αριθ. 138³⁴ για τα αθόρυβα οχήματα οδικών μεταφορών ή AVAS.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις με την παραπομπή στους κανονισμούς του ΟΗΕ αναμένεται να δημιουργήσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων της ΕΕ, έτσι ώστε, όταν πωλούν τα αυτοκίνητά τους παγκοσμίως, να μην υποχρεώνονται να ακολουθούν δύο δέσμες κανονισμών για τον θόρυβο. Οι προτεινόμενες αλλαγές κλείνουν επίσης τυχόν παραθυράκια και δημιουργείται ένα απλούστερο / περισσότερο συνεκτικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία, τις αρχές έγκρισης τύπου, καθώς και τις αρχές εποπτείας της αγοράς. Επιπλέον, η κοινωνία και το περιβάλλον αναμένεται να ωφεληθούν από το βελτιωμένο πεδίο εφαρμογής που περιορίζει τον θόρυβο από κρουστική καύση κινητήρα, ενεργοποιητές ήχου, και από τα συστήματα βελτίωσης ήχου. Προτείνονται μεταβατικές διατάξεις που εξασφαλίζουν την εύρυθμη μετάβαση της βιομηχανίας στο τροποποιημένο νομικό πλαίσιο.

Προτεινόμενη τροποποίηση του **κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858**: το πρώτο προτεινόμενο μέτρο για την τροποποίηση του κανονισμού συνίσταται στην προσθήκη στο παράρτημα Ι, Μέρος Α, σημείο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ενός νέου σημείου 2.4 που θα ορίζει την υποκατηγορία «μικρά ηλεκτρικά οχήματα».

Η προτεινόμενη τροποποίηση θα επιτρέψει στη νομοθεσία της ΕΕ να εστιάζει τη λήψη κανονιστικών μέτρων στη συγκεκριμένη υποκατηγορία, προκειμένου να παράσχει κίνητρα για την παραγωγή και τη διάδοση μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Για παράδειγμα, όταν αποφασίζει σχετικά με ημερομηνίες εφαρμογής μελλοντικών κανονισμών για τα μηχανοκίνητα οχήματα, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τον αναλογικά υψηλότερο αντίκτυπο στο κόστος ανάπτυξης που θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στα μικρά ηλεκτρικά οχήματα, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και τα ακριβότερα. Επιπλέον, στο πλαίσιο των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων θεσπίζεται στοχοθετημένος μηχανισμός παροχής κινήτρων με

³¹ Οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεων των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>)

³² Κανονισμός αριθ. 51 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων τεσσάρων τουλάχιστον τροχών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου (ΕΕ L 138 της 4.6.2018, σ. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

³³ Κανονισμός αριθ. 59 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ανταλλακτικών σιγαστήρων (ΕΕ L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Κανονισμός αριθ. 138 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις έγκρισης των αθόρυβων οχημάτων οδικών μεταφορών όσον αφορά τη μειωμένη ακουστότητά τους (ΕΕ L 9 της 13.1.2017, σ. 33, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:42017X0071>).

τη μορφή υπερμορίων [να προστεθεί παραπομπή στην πρόταση αναθεώρησης των εκπομπών CO₂]. Έτσι, οι κατασκευαστές οχημάτων θα μπορέσουν να επωφεληθούν από τη συνεισφορά των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων ώστε να πετύχουν τον στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, κάτι που θα τους δώσει ένα ισχυρό κίνητρο να παράγουν και να διαθέτουν στην αγορά μεγαλύτερες ποσότητες μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπλέον, όπως ανακοινώθηκε στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η Επιτροπή πρόκειται να εκδώσει σύσταση της Επιτροπής με εναλλακτικές επιλογές για συστήματα παροχής κινήτρων, τα οποία, σε συμφωνία με τους κανόνες για τις κρατικές επιδοτήσεις, ανά περίπτωση, έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους στην προώθηση της διάδοσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Όλα τα ηλεκτρικά οχήματα είναι πιθανό να επωφεληθούν από τη σύσταση της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των μικρών ηλεκτρικών, όπως ορίζονται στη νέα υποκατηγορία.

Τα αναμενόμενα οφέλη της τροποποίησης αυτής πρόκειται να γίνουν αντιληπτά από τους πολίτες της ΕΕ ως γενικότερα πλεονεκτήματα που προσφέρει η αγορά ή η κατοχή μικρού ηλεκτρικού αυτοκινήτου, αλλά αυτό εξαρτάται από την εφαρμογή των πολιτικών αυτών σε εθνικό επίπεδο.

Μια άλλη προταθείσα τροποποίηση του κανονισμού 2018/858 είναι η δημιουργία μιας νέας παραγράφου 4 στο άρθρο 5.

Με το μέτρο αυτό η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αποσκοπούν στον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα, όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των εν λόγω οχημάτων με υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίξουν λειτουργίες έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης.

Παρότι η τεχνολογία των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ραγδαία και η αλληλεπίδραση μεταξύ οχημάτων, υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου διέπεται σε αυξανόμενο βαθμό από ειδική νομοθεσία που δεν αφορά τον συγκεκριμένο κλάδο [DDC 2.0 - κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 και RfG 2.0 - κανονισμός (ΕΕ) 2016/631], η διαμόρφωση εναρμονισμένης προσέγγισης ως προς τις τεχνικές απαιτήσεις που διέπουν τα οχήματα στον τομέα αυτό αποκτά κρίσιμη σημασία, έτσι ώστε να αποφευχθούν ο κατακερματισμός και η περιττή διοικητική επιβάρυνση και κόστος.

Στο μέλλον, η ενιαία προσέγγιση διαλειτουργικότητας θα είναι ζωτικής σημασίας για την επιτάχυνση της ανάπτυξης αναδυόμενων υπηρεσιών, όπως οι ικανότητες «όχημα προς δίκτυο». Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να υποστηρίξουν τη σταθερότητα του δικτύου, να αμβλύνουν τη ζήτηση αιχμής, να μειώσουν το ενεργειακό κόστος για ιδιοκτήτες ηλεκτρικών οχημάτων και να καταστήσουν δυνατή την ευρύτερη διάδοση της ανανεώσιμης ενέργειας.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/2144 και (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την απλούστευση των τεχνικών απαιτήσεων και τις διαδικασίες δοκιμών για μηχανοκίνητα οχήματα και για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τα άρθρα 91 και 114,

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 Επιτροπής³⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην έκθεση Draghi του 2024 για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα³⁷ επισημαίνεται ότι ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των κανόνων ενέχουν τον κίνδυνο να περιορίσουν τα περιθώρια ελιγμών για τις επιχειρήσεις της Ένωσης και να τις εμποδίσουν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μια λεπτομερής ανάλυση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006³⁸, (ΕΕ) 2018/858³⁹, (ΕΕ) 2019/2144⁴⁰ και (ΕΕ) 2024/1257⁴¹ του

³⁵ ΕΕ C [...], της [...], σ. [...].

³⁶ ΕΕ C [...], της [...], σ. [...].

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=el

³⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επίσης ανέδειξε τον υπερβολικό διοικητικό φόρτο και κόστος που συνδέεται με τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Με βάση τα ευρήματα αυτά, κρίνεται σκόπιμο να απλοποιηθούν ορισμένες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές και τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στη νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινήτων και να μειωθούν οι περιττοί φραγμοί και το κόστος για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές, χωρίς να υπονομεύεται η προστασία του περιβάλλοντος και οι επιδόσεις ασφαλείας των οχημάτων.

- (2) Το βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία⁴² τόνισε την ανάγκη να υπάρξει μια δέσμη μέτρων απλούστευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία, που θα βελτιώνει τη συνοχή και τη συνέπεια μεταξύ των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων.
- (3) Το άρθρο 114 ΣΛΕΕ συνιστά την κατάλληλη νομική βάση για την έγκριση των μέτρων που είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Πέραν του άρθρου 114 ΣΛΕΕ, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διαθέτει μια πρόσθετη ειδική βάση που να καλύπτει τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ο οποίος βασίζεται στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ.
- (4) Αν και ο παρών κανονισμός έχει στόχο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η απλούστευση και ο εξορθολογισμός των τεχνικών απαιτήσεων, των διαδικασιών διενέργειας δοκιμών και οι κανόνες έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα στηρίζουν επίσης τον ευρύτερο στόχο της Ένωσης για την προώθηση της σταδιακής ενσωμάτωσης των υποψήφιων χωρών στην ενωσιακή αγορά. Ο παρών κανονισμός, προωθώντας την κανονιστική σύγκλιση, την ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) και την συνεκτική εφαρμογή του ενωσιακού κεκτημένου, συμβάλλει στη μείωση των τεχνικών φραγμών του εμπορίου, στην ενίσχυση των ολοκληρωμένων αξιακών αλυσίδων της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και στη βελτίωση της ανθεκτικότητας και της ανταγωνιστικότητας του οικοσυστήματος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, χωρίς να επηρεάζει την αυτονομία της νομοθεσίας ή της λήψης αποφάσεων της Ένωσης.

οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final].

- (5) Για να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των οδηγών, η οδική ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³ απαιτούν την εγκατάσταση ταχογράφου σε οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων με βάρος άνω των 3,5 τόνων. Ωστόσο, το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξαιρούν από την απαίτηση αυτή τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
- (6) Λόγω του βάρους της μπαταρίας, τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερόμενων κανονισμών. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζουν οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συνεπάγεται σημαντική προσπάθεια για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους οδηγούς και επιβραδύνει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που διαθέτουν μπαταρία.
- (7) Για να μειωθεί το περιττό κόστος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες οχημάτων, πολλοί από τους οποίους είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση εγκατάστασης ταχογράφου στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία και δεν υπερβαίνουν τους 4,25 τόνους.
- (8) Καθώς τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κάνουν χρήση της εξαίρεσης αυτής, η εξαίρεση θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές.
- (9) Για να μειωθεί η επιβάρυνση που συνεπάγονται η εγκατάσταση και η χρήση ταχογράφου για τους μη επαγγελματίες οδηγούς που οδηγούν μεγάλα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και ο παρεπόμενος αντίκτυπος στη ζήτηση για τέτοια οχήματα, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να εξαιρούν τα οχήματα αυτά και τη χρήση τους από τους κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τη χρήση ταχογράφου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύονται οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.
- (10) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επιτρέπει την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την ηχοστάθμη και τα ακουστικά συστήματα προειδοποίησης οχημάτων είτε μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁴ είτε μέσω

⁴³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁴⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

των κανονισμών του ΟΗΕ, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών αριθ. 138⁴⁵, αριθ. 51⁴⁶ και αριθ. 59⁴⁷ της ΟΗΕ/ΕΕ. Το παράλληλο αυτό σύστημα εγκυμονεί κινδύνους κατακερματισμού της αγοράς. Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 κατέστη παρωχημένος λόγω της έλλειψης επικαιροποιήσεων σε σύγκριση με τους τρεις προαναφερόμενους κανονισμούς της ΟΗΕ/ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί ένα συνεκτικό πλαίσιο και η πλήρης ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς του ΟΗΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 θα πρέπει να καταργηθεί και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπει μόνο τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς του ΟΗΕ.

- (11) Καθώς η τεχνολογία για τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων εξελίσσεται ταχύρρυθμα και ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά αυξάνει, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Είναι ζωτική η διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός ορισμένων τεχνικών απαιτήσεων που αναπτύσσονται εκτός του πλαισίου έγκρισης τύπου οχημάτων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων κωδικών δικτύου [κώδικας δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής⁴⁸ και κώδικας δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο, όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής⁴⁹]. Κατά συνέπεια, για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες ικανότητες στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και για να καταστούν δυνατές οι διαλειτουργικές υπηρεσίες «όχημα προς δίκτυο», τα οχήματα αυτά θα χρειαστεί να ικανοποιούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Συνάγεται ότι, για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού δικτύου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 να καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος.
- (12) Η μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμες οδικές μεταφορές προάγεται κυρίως από την άνοδο στις πωλήσεις μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων υψηλότερων κατηγοριών. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της μετάβασης, είναι ανάγκη τα ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Η λήψη στοχοθετημένων κανονιστικών μέτρων

⁴⁵ Κανονισμός αριθ. 138 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις έγκρισης των αθόρυβων οχημάτων οδικών μεταφορών όσον αφορά τη μειωμένη ακουστότητά τους [2017/71] [ΕΕ L 9 της 13.1.2017, σ. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)].

⁴⁶ Κανονισμός αριθ. 51 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων τεσσάρων τουλάχιστον τροχών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου [2018/798] (ΕΕ L 138 της 4.6.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Κανονισμός αριθ. 59 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ανταλλακτικών σιγαστήρων [2025/844] (ΕΕ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1388 της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τη σύνδεση ζήτησης (ΕΕ L 223 της 18.8.2016, σ. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/631 της Επιτροπής, της 14ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κώδικα δικτύου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σύνδεση ηλεκτροπαραγωγών με το δίκτυο (ΕΕ L 112 της 27.4.2016, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

(μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος για νέες απαιτήσεις, στοχευμένα κίνητρα για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ των οχημάτων), φορολογικά (όπως συστήματα επιδοτήσεων) και μη φορολογικά (όπως κράτηση χώρου στάθμευσης) οφέλη, που να συνάδουν με τους κανόνες περί κρατικών επιδοτήσεων, ανά περίπτωση, μπορούν να συμβάλουν ώστε τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα να γίνουν πιο προσιτά. Ωστόσο, στο πλαίσιο έγκρισης τύπου δεν προβλέπεται νομικός ορισμός των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί υποκατηγορία υπό την υπάρχουσα κατηγορία οχημάτων M1.

- (13) Όταν πρόκειται να αποφασιστούν οι ημερομηνίες εφαρμογής των μελλοντικών απαιτήσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα που θα αφορούν τη νέα αυτή υποκατηγορία μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αναλογικά υψηλότερος αντίκτυπος που ενδεχομένως θα έχουν οι νέες απαιτήσεις στο κόστος ανάπτυξης των οχημάτων αυτών, σε σύγκριση με τα βαρύτερα και ακριβότερα οχήματα.
- (14) Όπως ανακοινώθηκε στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η Επιτροπή θα εκδώσει σύσταση της Επιτροπής με εναλλακτικές επιλογές για συστήματα παροχής κινήτρων που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους στη διάδοση της αγοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών και συμμορφώνονται με τους κανόνες ανταγωνισμού. Οι συστάσεις προς τα κράτη μέλη για φορολογικά (δηλ. επιδοτήσεις αγοράς, φορολογικές απαλλαγές, εξαίρεση από την καταβολή διοδίων) και μη φορολογικά (δηλ. παραχώρηση δικαιωμάτων στάθμευσης με βάση το μέγεθος, ειδικές υποδομές επαναφόρτισης κ.λπ.) μέτρα θα μπορούσαν επίσης να βασίζονται στη νέα υποκατηγορία οχημάτων των μικρών ηλεκτρικών αυτοκινήτων.
- (15) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁵⁰ σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, απαιτείται η εγκατάσταση και η χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε οχήματα της κατηγορίας N2 και N3. Βάσει του άρθρου αυτού τα οχήματα αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο οδικό δίκτυο μόνο εάν διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας. Η εν λόγω απαίτηση εγκατάστασης ενσωματώθηκε στη νομοθεσία έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (16) Λόγω του βάρους της μπαταρίας τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διαθέτουν μπαταρία μπορεί να υπερβαίνουν το βάρος των 3,5 τόνων και, κατά συνέπεια, να υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, αν και υπάγονται στο ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες περιπτώσεις χρήσης με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούν κινητήρα εσωτερικής καύσης και δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Η εν λόγω απαίτηση επιβάλλει περιττό κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τα εν λόγω οχήματα, επιβραδύνοντας την αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μηδενικές εκπομπές. Κρίνεται, ως εκ τούτου, σκόπιμο να εξαιρεθούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.

⁵⁰ Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>)

- (17) Οι κατασκευαστές οχημάτων της κατηγορίας M1 και N1 απαιτείται να διεξάγουν εργαστηριακές δοκιμές χαμηλής θερμοκρασίας για τους κινητήρες σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Καθώς οι συνθήκες θερμοκρασίας της εργαστηριακής δοκιμής χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές καλύπτονται από τη δοκιμή «Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)», η επίδειξη της συμμόρφωσης των εκπομπών σε συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας (σε -7°C) καλύπτεται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (από -7°C έως 38°C). Κατά συνέπεια, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τους κατασκευαστές όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που θεσπίζονται με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, κρίνεται σκόπιμο να αφαιρεθεί η ειδική εργαστηριακή απαίτηση χαμηλής θερμοκρασίας, καθώς η εν λόγω αφαίρεση δεν θα υποβαθμίσει τα περιβαλλοντικά πρότυπα που εξασφαλίζονται με τη δοκιμή για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
- (18) Σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, για τη δοκιμή κινητήρα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, απαιτείται να διενεργείται δοκιμή επίδειξης για όλα τα καύσιμα σε κάθε τύπο οχήματος. Για να μειωθεί σημαντικά το διοικητικό κόστος που σχετίζεται με τις εν λόγω δοκιμές χωρίς να υποβαθμιστούν τα περιβαλλοντικά πρότυπα, κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστούν απαιτήσεις δοκιμής στο επίπεδο της κατηγορίας οχήματος στους πίνακες 1, 2, 3, 4, 7 και 8 του εν λόγω παραρτήματος V.
- (19) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 εισάγει το «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM» και την «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM», που έχουν σκοπό να διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης σε πραγματικό χρόνο, τις προσπάθειες εναρμόνισης, την επίβλεψη κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής, τη μείωση του κόστους δοκιμών, καθώς και τα εκλογικευμένα μέτρα επιβολής. Με σκοπό την αποτελεσματική λήψη, επεξεργασία και αποθήκευση των δεδομένων OBM και OBFCM, είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικά μέτρα καλύπτει επίσης την έγκριση μεθόδων και απαιτήσεων που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων.
- (20) Προκειμένου να προαχθεί η ασφάλεια δικαίου σε συνέχεια της κατάργησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014, ο οποίος περιείχε διάταξη για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁵¹, είναι απαραίτητο ο παρών κανονισμός να προβλέπει διάταξη για την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Για να δοθεί στους κατασκευαστές οχημάτων επαρκής χρόνος να προσαρμόσουν τις διαδικασίες παραγωγής τους, κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά την οποία τα οχήματα θα μπορούν ακόμη να εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 540/2014.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

⁵¹ Οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεων των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 16, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>)

Το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιείται ως εξής:

(1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο (στα):

«στα) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και κινούνται με ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους»·

(2) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο (ιθ):

«ιθ) μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στο Μέρος Α, σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη επαγγελματικές μεταφορές.».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

(1) στο άρθρο 5, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό, καθορίζοντας τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης.».

(2) Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144

Στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/2144 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:

«5α) Τα οχήματα της κατηγορίας N₂ που κινούνται με ηλεκτρισμό, με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, δεν απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.».

Άρθρο 4

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο ι) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ι) τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις δοκιμές, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, για τη διασφάλιση των επιδόσεων των διατάξεων

OBFCM, των συστημάτων OBD και OBM και των αισθητήρων τέτοιων διατάξεων και συστημάτων, για την εκτός του οχήματος κοινοποίηση των δεδομένων που καταγράφονται από διατάξεις και συστήματα αυτού του είδους, ιδίως για σκοπούς παρακολούθησης της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων».

- (2) Το παράρτημα V τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Κατάργηση πράξεων

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 καταργείται.
2. Η οδηγία 70/157/ΕΟΚ καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2027.

Άρθρο 6

Μεταβατική διάταξη

Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης νέων οχημάτων, τα οποία καταρτίζονται μετά [ΥΠ: να συμπληρωθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και εγκρίνονται πριν από την 1η Ιουλίου 2028 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 540/2014, παραμένουν σε ισχύ για τους σκοπούς των άρθρων 48 και 49 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

- Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από την/τις [την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*]. Ωστόσο, το άρθρο 3 αρχίζει να ισχύει από [ημερομηνία μεταφοράς στην πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 92/6].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΨΗΦΙΑΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1.	ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ	3
1.1.	Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας	3
1.2.	Σχετικοί τομείς πολιτικής.....	3
1.3.	Στόχοι.....	3
1.3.1.	Γενικοί στόχοι.....	3
1.3.2.	Ειδικοί στόχοι.....	3
1.3.3.	Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις.....	3
1.3.4.	Δείκτες επιδόσεων.....	3
1.4.	Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:.....	4
1.5.	Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας	4
1.5.1.	Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας.....	4
1.5.2.	Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή δράση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.....	4
1.5.3.	Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος	4
1.5.4.	Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα.....	5
1.5.5.	Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής.....	5
1.6.	Διάρκεια της πρότασης/πρωτοβουλίας και των δημοσιονομικών επιπτώσεών της.....	6
1.7.	Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού	6
2.	ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	8
2.1.	Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων	8
2.2.	Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου	8
2.2.1.	Αιτιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης του προϋπολογισμού, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της στρατηγικής ελέγχου που προτείνονται.....	8
2.2.2.	Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους.....	8
2.2.3.	Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)	8
2.3.	Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας	9

3.	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ	10
3.1.	Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται	10
3.2.	Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις	12
3.2.1.	Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις12	
3.2.1.1.	Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό	12
3.2.1.2.	Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό	17
3.2.2.	Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται από επιχειρησιακές πιστώσεις	22
3.2.3.	Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις .	24
3.2.3.1.	Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό	24
3.2.3.2.	Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό	24
3.2.3.3.	Σύνολο πιστώσεων	24
3.2.4.	Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους	25
3.2.4.1.	Χρηματοδοτούμενες από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό	25
3.2.4.2.	Χρηματοδοτούμενες από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό	26
3.2.4.3.	Σύνολο εκτιμώμενων αναγκών σε ανθρώπινους πόρους	26
3.2.5.	Επισκόπηση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επενδύσεις ψηφιακής τεχνολογίας28	
3.2.6.	Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο	28
3.2.7.	Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση	28
3.3.	Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα	29
4.	ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	29
4.1.	Απαιτήσεις ψηφιακής σημασίας	30
4.2.	Δεδομένα	30
4.3.	Ψηφιακές λύσεις	31
4.4.	Αξιολόγηση διαλειτουργικότητας	31
4.5.	Μέτρα στήριξης της ψηφιακής εφαρμογής	32

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

1.3. Στόχοι

1.3.1. Γενικοί στόχοι

1.3.2. Ειδικοί στόχοι

Ειδικός στόχος αριθ.

1.3.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχευόμενους δικαιούχους / τις στοχευόμενες ομάδες.

1.3.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

1.4. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- νέα δράση
- νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια⁵²
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

⁵² Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

- 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή δράση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Λόγοι ανάληψης δράσης σε ενωσιακό επίπεδο (εκ των προτέρων) [...]

Ενωσιακή προστιθέμενη αξία που αναμένεται να επιτευχθεί (εκ των υστέρων) [...]

- 1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

--

- 1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

--

- 1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

--

1.6. Διάρκεια της πρότασης/πρωτοβουλίας και των δημοσιονομικών επιπτώσεών της

Περιορισμένη διάρκεια

- με ισχύ από [HH/MM]ΕΕΕΕ έως [HH/MM]ΕΕΕΕ
- δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις πληρωμών

Απεριόριστη διάρκεια

- περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού

Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

- από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης
- από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

- σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει
- σε διεθνείς οργανισμούς και στους οργανισμούς αυτών (να προσδιοριστούν)
- στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων
- στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού
- σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου
- σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και είναι επιφορτισμένοι με δημόσια υπηρεσία, στον βαθμό που τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
- σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στους οποίους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις
- σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας βάσει του τίτλου V της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη
- σε οργανισμούς που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος, διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους ή το δίκαιο της Ένωσης και είναι επιλέξιμοι για να τους ανατεθεί, σύμφωνα με ειδικούς τομεακούς κανόνες, η εκτέλεση κονδυλίων της Ένωσης ή δημοσιονομικών εγγυήσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω οργανισμοί ελέγχονται από οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή από οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και είναι επιφορτισμένοι με δημόσια υπηρεσία και τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις υπό

μορφή από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνης από τους ελέγχοντες οργανισμούς ή ισοδύναμες χρηματοοικονομικές εγγυήσεις και οι οποίες μπορεί να περιορίζονται, για κάθε δράση, στο μέγιστο ποσό της ενωσιακής στήριξης.

Παρατηρήσεις

--

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

--

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης του προϋπολογισμού, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της στρατηγικής ελέγχου που προτείνονται

--

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

--

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)

--

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

--

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ⁵³	χωρών ΕΖΕΣ ⁵⁴	υποψήφιων χωρών και δυνάμει υποψήφιων μελών ⁵⁵	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα με ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων χωρών και δυνάμει υποψήφιων μελών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα με ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ
	[XX.YY.YY.YY]	ΔΠ/ΜΔΠ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

⁵³ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁵⁴ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁵⁵ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη από τα Δυτικά Βαλκάνια.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω.

3.2.1.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		Αριθμός					
ΓΔ: <.....>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					0,000
	Πληρωμές	(2α)					0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					0,000
	Πληρωμές	(2β)					0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΓΔ: <.....>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					0,000
	Πληρωμές	(2α)					0,000

Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)						0,000
	Πληρωμές	(2β)						0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων								
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)						0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <...>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <...> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	
---	---------	--

ΓΔ: <.....>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					0,000

	Πληρωμές	(2α)						0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)						0,000
	Πληρωμές	(2β)						0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων								
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)						0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <...>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΓΔ: <.....>			Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					0,000
	Πληρωμές	(2α)					0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					0,000
	Πληρωμές	(2β)					0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <...>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000
			Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των τομέων 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»					
ΓΔ: <.....>			Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
• Ανθρώπινοι πόροι			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Άλλες διοικητικές δαπάνες			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <....>		Πιστώσεις	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΓΔ: <.....>	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ
-------------	------	------	------	------	---------------

		2024	2025	2026	2027	ΠΑΠ 2021-2027
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <...>	Πιστώσεις	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός
--	---------

ΓΔ: <.....>		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021-2027
Επιχειρησιακές πιστώσεις						
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)				0,000
	Πληρωμές	(2α)				0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις	(1β)				0,000

	υποχρεώσεις						
	Πληρωμές	(2β)					0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΓΔ: <.....>			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					0,000
	Πληρωμές	(2α)					0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					0,000
	Πληρωμές	(2β)					0,000
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων							
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)					0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		Αριθμός					

ΓΔ: <.....>	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	

Επιχειρησιακές πιστώσεις						
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)				0,000
	Πληρωμές	(2α)				0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)				0,000
	Πληρωμές	(2β)				0,000

Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων						
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)				0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000

ΓΔ: <.....>	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	

Επιχειρησιακές πιστώσεις						
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)				0,000
	Πληρωμές	(2α)				0,000
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)				0,000
	Πληρωμές	(2β)				0,000

Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων						
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)				0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,000	0,000	0,000	0,000

για τη ΓΔ <....>		Πληρωμές	=2α+2β+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
				2024	2025	2026	2027	
ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΔΠ 2021-2027
				2024	2025	2026	2027	
• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Πληρωμές	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των τομέων 1 έως 6	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Πληρωμές	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

ΓΔ: <.....>		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <....>	Πιστώσεις	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΓΔ: <.....>		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
• Ανθρώπινοι πόροι		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <....>	Πιστώσεις	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται από επιχειρησιακές πιστώσεις (δεν συμπληρώνεται για αποκεντρωμένους οργανισμούς)

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ

αποτελέσματα ↓	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																			
	Είδος ⁵⁶	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ⁵⁷ ...																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																				
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																				
ΣΥΝΟΛΑ																				

⁵⁶ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ. αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χιλιομέτρων οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

⁵⁷ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.3.2. «Ειδικόί στόχοι ...»

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

3.2.3.1. Πιστώσεις από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
	2024	2025	2026	2027	
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Πιστώσεις από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
	2024	2025	2026	2027	
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Σύνολο πιστώσεων

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ+ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΠ 2021- 2027
	2024	2025	2026	2027	
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Ανθρώπινοι πόροι	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί εντός της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

3.2.4. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

3.2.4.1. Χρηματοδοτούμενες από τον ψηφισθέντα προϋπολογισμό

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ)

ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)		0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)		0	0	0	0
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)		0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε ΙΠΑ)					
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY]	– στην έδρα	0	0	0	0
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7		0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7		0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	0	0

3.2.4.2. Χρηματοδοτούμενες από εξωτερικά έσοδα με ειδικό προορισμό

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ		Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)		0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)		0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)		0	0	0	0

01 01 01 11 (άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)	0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδες ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης)				
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY]	– στην έδρα	0	0	0
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	0	0	0	0

3.2.4.3. Σύνολο εκτιμώμενων αναγκών σε ανθρώπινους πόρους

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΘΕΙΣΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ+ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)				
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)	0	0	0	0
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)	0	0	0	0
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)	0	0	0	0
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδες ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης)				
20 02 01 (AC, END από το συνολικό κονδύλιο)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)	0	0	0	0
Γραμμή διοικητικής στήριξης [XX.01.YY.YY]	– στην έδρα	0	0	0
	– στις αντιπροσωπείες της ΕΕ	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — έμμεση έρευνα)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — άμεση έρευνα)	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — τομέας 7	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) — εκτός του τομέα 7	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	0	0	0	0

Προσωπικό που απαιτείται για την εφαρμογή της πρότασης (σε ΠΠΑ):

	Θα καλυφθεί από το εν ενεργεία προσωπικό που είναι διαθέσιμο στις υπηρεσίες της Επιτροπής	Έκτακτο πρόσθετο προσωπικό*		
		Θα χρηματοδοτηθεί από τον τομέα 7 ή	Θα χρηματοδοτηθεί από τη γραμμή	Θα χρηματοδοτηθεί

		από τη γραμμή για την έρευνα	BA	από τέλη
Θέσεις απασχόλησης στον πίνακα προσωπικού			Άνευ αντικειμένου	
Εξωτερικό προσωπικό (AC, END, INT)				

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων	
Εξωτερικού προσωπικού	

3.2.5. Επισκόπηση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επενδύσεις ψηφιακής τεχνολογίας

Υποχρεωτικά: Στον πίνακα που ακολουθεί θα πρέπει να συμπεριληφθεί η βέλτιστη εκτίμηση των επενδύσεων ψηφιακής τεχνολογίας που συνεπάγεται η πρόταση/πρωτοβουλία.

Κατ' εξαίρεση, όταν απαιτείται για την εφαρμογή της πρότασης/πρωτοβουλίας, οι πιστώσεις του τομέα 7 θα πρέπει να παρατίθενται στην καθορισμένη γραμμή.

Οι πιστώσεις των τομέων 1-6 θα πρέπει να καταχωρίζονται ως «δαπάνες ΤΠ στο πλαίσιο πολιτικών προς υποστήριξη επιχειρησιακών προγραμμάτων». Οι δαπάνες αυτές αφορούν τον επιχειρησιακό προϋπολογισμό που θα χρησιμοποιηθεί για την επαναχρησιμοποίηση/αγορά/ανάπτυξη πλατφορμών/εργαλείων ΤΠ που συνδέονται άμεσα με την υλοποίηση της πρωτοβουλίας και τις συναφείς επενδύσεις (π.χ. άδειες, μελέτες, αποθήκευση δεδομένων κ.λπ.). Οι πληροφορίες στον παρόντα πίνακα θα πρέπει να συνάδουν με τα στοιχεία που παρατίθενται στο τμήμα 4 «Ψηφιακές διαστάσεις».

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων ψηφιακού τομέα και πιστώσεων ΤΠ	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ Ο ΠΑΠ 2021- 2027
ΤΟΜΕΑΣ 7					
Δαπάνες ΤΠ (εσωτερικές)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7					
Δαπάνες ΤΠ για πολιτικές που υποστηρίζουν επιχειρησιακά προγράμματα	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ΣΥΝΟΛΟ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).
- συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μέσων, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.
- συνεπάγεται αναθεώρηση του ΠΔΠ.

3.2.7. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης					
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων					

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - στους ίδιους πόρους
 - στα λοιπά έσοδα
 - Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁵⁸			
		Έτος2024	Έτος2025	Έτος2026	Έτος2027
Άρθρο					

Ως προς τα έσοδα με ειδικό προορισμό, να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

⁵⁸ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ίδιους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

--

4. ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.1. Απαιτήσεις ψηφιακής σημασίας

Αναφορά στην απαίτηση	Περιγραφή της απαίτησης	Φορείς που επηρεάζονται ή καλύπτονται από την απαίτηση	Γενικές διαδικασίες	Κατηγορίες
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 82 που τροποποιούν και συμπληρώνουν τον κανονισμό αυτό με σκοπό τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα, όσον αφορά τη διεπαφή επικοινωνίας και υλισμικού των εν λόγω οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Εθνικές αρχές Οικονομικοί φορείς	Ανταλλαγή δεδομένων	Δεδομένα
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη όταν είναι απαραίτητο, για να εξασφαλίσει ότι τα δεδομένα OBM και OBFCM λαμβάνονται, υπόκεινται σε επεξεργασία και	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Εθνικές αρχές Οικονομικοί φορείς	Ανταλλαγή δεδομένων	Δεδομένα

	αποθηκεύονται αποτελεσματικά με εναρμονισμένο τρόπο.			
Άρθρο 4 παράγραφος 2	τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις δοκιμές, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, για τη διασφάλιση των επιδόσεων των διατάξεων OBFCM, των συστημάτων OBD και OBM και των αισθητήρων τέτοιων διατάξεων και συστημάτων, για τη διαβίβαση εκτός του οχήματος των δεδομένων που καταγράφονται από διατάξεις και συστήματα αυτού του είδους	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Εθνικές αρχές Οικονομικοί φορείς		Δεδομένα

4.2. Δεδομένα

Είδος δεδομένων	Αναφορά στις απαιτήσεις	Πρότυπο και/ή προδιαγραφή (κατά περίπτωση)
Δεδομένα που σχετίζονται με την επικοινωνία αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης	Άρθρο 2	Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την κατάρτιση των τεχνικών προδιαγραφών.
Δεδομένα OBM και OBFCM	Άρθρο 4	Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την κατάρτιση των τεχνικών προδιαγραφών.

Ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα

Επεξήγηση του τρόπου με τον οποίο οι απαιτήσεις ευθυγραμμίζονται με την ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα

Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα που εξασφαλίζουν την ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή

στρατηγική δεδομένων

Ευθυγράμμιση με την αρχή «μόνον άπαξ»

Επεξήγηση του τρόπου με τον οποίο ελήφθη υπόψη η αρχή «μόνον άπαξ» και του τρόπου με τον οποίο διερευνήθηκε η δυνατότητα περαιτέρω χρήσης υφιστάμενων δεδομένων

Η αρχή «μόνον άπαξ» θα ληφθεί υπόψη στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Επεξήγηση του τρόπου με τον οποίο τα νεοδημιουργηθέντα δεδομένα είναι ευρέσιμα, προσβάσιμα, διαλειτουργικά και επαναχρησιμοποιήσιμα, και πληρούν πρότυπα υψηλής ποιότητας

Όλες οι λεπτομέρειες θα περιγράφονται στις μελλοντικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Ροές δεδομένων

Γενική περιγραφή των ροών δεδομένων

Είδος δεδομένων	Αναφορές στις απαιτήσεις	Φορείς που παρέχουν τα δεδομένα	Φορείς που λαμβάνουν τα δεδομένα	Έναυσμα για την ανταλλαγή ή δεδομένων	Συχνότητα (κατά περίπτωση)
Δεδομένα που σχετίζονται με την επικοινωνία αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με τις υποδομές επαναφόρτισης, το ηλεκτρικό δίκτυο και τα σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίξουν λειτουργίες ευφυούς και αμφίδρομης φόρτισης	Άρθρο 2	Κατασκευαστές οχημάτων Διαχειριστές δικτύων Άλλοι οικονομικοί φορείς	Κατασκευαστές οχημάτων Διαχειριστές δικτύων Άλλοι οικονομικοί φορείς	//	//

Δεδομένα OBM και OBFCM	Άρθρο 4	Κατασκευαστές οχημάτων	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κράτη μέλη	//	//
------------------------	---------	------------------------	----------------------------------	----	----

4.3. Ψηφιακές λύσεις

Ψηφιακή λύση	Αναφορές στις απαιτήσεις	Κύριες απαιτούμενες λειτουργίες	Αρμόδιος φορέας	Πώς εξυπηρετείται η προσβασιμότητα;	Πώς εξετάζεται η δυνατότητα περαιτέρω χρήσης;	Χρήση τεχνολογιών TN (κατά περίπτωση)
Εναρμονισμένα υποδομή των δεδομένων OBM/OBFCM στο επίπεδο της ΕΕ	Άρθρο 4	Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για τον καθορισμό των λειτουργιών.	Ευρωπαϊκή Επιτροπή	Στα μέτρα θα λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις προσβασιμότητας.	Στα μέτρα θα λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις επαναχρησιμοποίησης.	//

Ψηφιακή λύση #1

Ψηφιακή και/ή τομεακή πολιτική (κατά περίπτωση)	Επεξήγηση του τρόπου ευθυγράμμισης
<i>Κανονισμός για την τεχνητή νοημοσύνη</i>	//
<i>Πλαίσιο κυβερνοασφάλειας της ΕΕ</i>	Εξετάζεται στα μέτρα
<i>eIDAS</i>	Εξετάζεται στα μέτρα
<i>Ενιαία ψηφιακή θύρα και IMI</i>	Εξετάζεται στα μέτρα
<i>Άλλες</i>	//

4.4. Αξιολόγηση διαλειτουργικότητας

Ψηφιακή δημόσια υπηρεσία ή κατηγορία ψηφιακών δημόσιων υπηρεσιών	Περιγραφή	Αναφορές στις απαιτήσεις	Λύσεις για τη διαλειτουργική Ευρώπη (ANEY ANTIKEIMENO Y)	Άλλες λύσεις διαλειτουργικότητας
Εξορθολογισμένη παρακολούθηση	Εξορθολογισμένη παρακολούθηση	Άρθρο 4	//	

των επιδόσεων οχήματος σε πραγματικές συνθήκες με βάση το Euro 7	των επιδόσεων οχήματος σε πραγματικές συνθήκες με βάση το Euro 7			
--	--	--	--	--

Ψηφιακή δημόσια υπηρεσία #1

Αξιολόγηση	Μέτρα	Πιθανοί εναπομείναντες φραγμοί (κατά περίπτωση)
Ευθυγράμμιση με τις υφιστάμενες ψηφιακές και τομεακές πολιτικές		•
Οργανωτικά μέτρα για την ομαλή διασυνοριακή παροχή ψηφιακών δημόσιων υπηρεσιών	• Εξετάζονται στα μέτρα	•
Μέτρα που λαμβάνονται για τη διασφάλιση κοινής κατανόησης των δεδομένων	• Εξετάζονται στα μέτρα	•
Χρήση από κοινού συμφωνημένων ανοικτών τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων	• Εξετάζονται στα μέτρα	•

4.5. Μέτρα στήριξης της ψηφιακής εφαρμογής

Περιγραφή του μέτρου	Αναφορές στις απαιτήσεις	Ρόλος της Επιτροπής (κατά περίπτωση)	Εμπλεκόμενοι φορείς (κατά περίπτωση)	Αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα (κατά περίπτωση)
Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την κατάρτιση των	Άρθρο 2 Άρθρο 4	Η Επιτροπή εκδίδει τις εν λόγω	Κράτη μέλη Οικονομικοί	//

κοινών τεχνικών προδιαγραφών.		πράξεις	φορείς	
----------------------------------	--	---------	--------	--