

Βρυξέλλες, 27 Φεβρουαρίου 2026  
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84  
ENV 160  
TRANS 96  
MI 173  
CODEC 308

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2025/0420(COD)

---

---

## ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των καινούργιων ελαφρών οχημάτων και τη σήμανση των οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ  
– Συζήτηση προσανατολισμού

Ενόψει του Συμβουλίου (Περιβάλλον) της 17ης Μαρτίου 2026, στο παράρτημα περιλαμβάνεται ενημερωτικό έγγραφο της Προεδρίας με ερωτήματα προς τους υπουργούς σχετικά με την πρόταση.

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται να λάβει υπό σημείωση το ενημερωτικό σημείωμα και να το διαβιβάσει στο Συμβούλιο.

**Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά τα πρότυπα  
επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των καινούργιων ελαφρών οχημάτων και τη σήμανση των  
οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ**

**– Συζήτηση προσανατολισμού –**

*– Ενημερωτικό έγγραφο της Προεδρίας με ερωτήματα προς τους υπουργούς –*

Στις 16 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ημιφορητών. Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης κανόνες σχετικά με τη σήμανση των οχημάτων και αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία που αποσκοπεί στη στήριξη των προσπάθειών του τομέα για μετάβαση στην καθαρή κινητικότητα. Η δέσμη μέτρων περιλαμβάνει επίσης τρεις άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες (μία για την απλούστευση [«omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία»], μία για τον οικολογικό προσανατολισμό των εταιρικών στόλων και μία για τη στοχευμένη τροποποίηση των προτύπων CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα), καθώς και μια ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική «Battery booster».

Η πρόταση έρχεται σε συνέχεια του σχεδίου δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία του Μαρτίου του 2025 και του στρατηγικού διαλόγου με τη βιομηχανία και τους βασικούς συμφεροντούχους του τομέα, ο οποίος ξεκίνησε στις αρχές του 2025.

Από κοινού με τις άλλες πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η πρόταση έχει στόχο να συμβάλει στην αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων για την ανταγωνιστικότητά του σε ένα τοπίο με γοργές τεχνολογικές εξελίξεις και αυξανόμενο ανταγωνισμό, χωρίς να παρεκκλίνει από την πορεία της απανθρακοποίησης. Σύμφωνα με την αξιολόγηση της Επιτροπής, καίριας σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι να ανακτήσει η βιομηχανία της ΕΕ την ηγετική της θέση όσον αφορά τα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, είναι απαραίτητες διατάξεις για τα πρότυπα CO<sub>2</sub> προκειμένου να εξασφαλισθεί μακροπρόθεσμη βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για τους επενδυτές κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας τους. Ενώ η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών ακολουθεί ανοδική τάση με τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή να καλύπτουν μερίδιο 17,4 % των οχημάτων στην ΕΕ το 2025<sup>1</sup>, η υιοθέτησή τους παραμένει άνιση μεταξύ των κρατών μελών.

---

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις με τις οποίες έρχεται αντιμέτωπος ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να σχεδιαστεί μια πιο ρεαλιστική προσέγγιση για τα πρότυπα CO<sub>2</sub> χωρίς να αλλάξει η συνολική κατεύθυνση προς τα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Συνεπώς, η πρόταση αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς περισσότερων δυνατοτήτων ευελιξίας και τεχνολογικών επιλογών προκειμένου οι κατασκευαστές να επιτύχουν τους στόχους τους για μείωση των εκπομπών και της διασφάλισης ότι ο τομέας δεν αποκλίνει καθόλου από την πορεία προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Η πρόταση εντάσσεται επίσης στο ευρύτερο πλαίσιο για την περίοδο μετά το 2030 όσον αφορά την εφαρμογή του πρόσφατα εγκριθέντος κλιματικού στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 90 % έως το 2040, με απώτερη επιδίωξη να τεθεί η ΕΕ σε πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα με ορίζοντα το 2050. Από κοινού, τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά ευθύνονται για περίπου 20 % των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub> στην ΕΕ.

### **Πορεία των εργασιών στο Συμβούλιο**

Η προτεινόμενη τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά συζητήθηκε σε διάφορες συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον», στο πλαίσιο των οποίων πραγματοποιήθηκε μια πρώτη πλήρης ανάγνωση της πρότασης. Συνεπώς, η εξέταση της πρότασης συνεχίζεται, με πολλά κράτη μέλη να την αναλύουν ακόμα προσεκτικά. Ωστόσο, με βάση τις προκαταρκτικές παρατηρήσεις, οι απόψεις αποκλίνουν σημαντικά σε σχέση με την πρόταση, τόσο ως προς τους προτεινόμενους στόχους, ιδίως τους στόχους για το 2035, όσο και ως προς την προτεινόμενη καθιέρωση νέων δυνατοτήτων ευελιξίας.

### **Θέματα προς συζήτηση**

Προκειμένου να παρασχεθεί καθοδήγηση για την περαιτέρω εξέταση της πρότασης, η Προεδρία προτείνει να εξεταστούν από τους υπουργούς τα ακόλουθα ζητήματα.

## Στόχοι μείωσης των εκπομπών έως το 2030 και το 2035

Η Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή χαμηλότερου στόχου μείωσης των εκπομπών σωλήνα εξαγωγής των ημιφορτηγών έως το 2030 από 50 % σε 40 %, λόγω των ιδιαίτερων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι κατασκευαστές ημιφορτηγών εξαιτίας των φραγμών στην ανάπτυξη ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών.

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα, ο στόχος μείωσης κατά 55 % έως το 2030 διατηρείται.

Όσον αφορά τους στόχους για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έως το 2035, η πρόταση προβλέπει εφαρμογή χαμηλότερου στόχου μείωσης των εκπομπών σωλήνα εξαγωγής από 100 % σε 90 % σε σύγκριση με τον στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2021, ώστε να μπορέσουν οι κατασκευαστές να επιτύχουν τους στόχους τους χρησιμοποιώντας ευρύτερο φάσμα τεχνολογικών επιλογών και να υποστηριχθεί έτσι μια περισσότερο ουδέτερη τεχνολογικά προσέγγιση. Ωστόσο, οι κατασκευαστές θα πρέπει να αντισταθμίσουν τις εναπομένουσες εκπομπές τους έως και κατά 10 % χρησιμοποιώντας πιστωτικά μόρια βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων και/ή πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ούτως ώστε να διατηρηθεί ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας.

### Νέες δυνατότητες ευελιξίας με τη μορφή πιστωτικών μορίων για την επίτευξη των στόχων

Προτείνονται τρία νέα είδη πιστωτικών μορίων:

1. Έως το 2034 υπερμόρια για μικρά αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών «που κατασκευάζονται στην ΕΕ»
2. Από το 2035 πιστωτικά μόρια βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων
3. Από το 2035 πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών «που παράγεται στην ΕΕ».

Τα **υπερμόρια** για μικρά αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών αποσκοπούν στην παροχή κινήτρων για την ανάπτυξη μιας μαζικής αγοράς μικρών, οικονομικά προσιτών ηλεκτρικών αυτοκινήτων που θα κατασκευάζονται στην ΕΕ. Η κατασκευή ενός μικρού ηλεκτρικού οχήματος θα υπολογίζεται ως 1,3 οχήματα. Ο όρος «μικρό αυτοκίνητο μηδενικών εκπομπών» πρέπει να ενταχθεί στους ορισμούς της προτεινόμενης τροποποίησης του κανονισμού για την έγκριση τύπου ως μέρος της δέσμης μέτρων omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία.

Τα πιστωτικά μόρια βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων και τα πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα παράσχουν περισσότερες επιλογές συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές πέραν της προσέγγισης για τις εκπομπές σωλήνα εξαγωγής και θα ενισχύσουν την τεχνολογική ουδετερότητα. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστούν, μεταξύ άλλων, συνεχείς και επαρκείς επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, προτείνεται να περιοριστούν οι εν λόγω δυνατότητες ευελιξίας στο 10 % του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2021.

Τα πιστωτικά μόρια βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων δεν αφορούν ειδικά τους κατασκευαστές, αλλά θα επιτρέψουν σε αυτούς να αντισταθμίσουν έως και 3 % του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2021, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των εν λόγω καυσίμων στην αγορά. Σε αυτό το 3 % θεσπίζεται επιμέρους ανώτατο όριο έως 1 % για την αντισταθμισμό από ορισμένα είδη βιοκαυσίμων και βιοαερίου που παράγονται από συγκεκριμένες πρώτες ύλες. Τα πιστωτικά μόρια καυσίμων θα στηρίξουν επενδύσεις στην ανάπτυξη της αξιακής αλυσίδας των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων, με τα εν λόγω καύσιμα να εξακολουθούν να συμβάλλουν στην απανθρακοποίηση των μεταφορών, ιδίως του υφιστάμενου στόλου οχημάτων.

Τα προτεινόμενα πιστωτικά μόρια χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών αποσκοπούν στην παροχή κινήτρων για τη χρήση χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ στην παραγωγή οχημάτων και στη δημιουργία μιας πρωτοπόρου αγοράς στον τομέα αυτόν. Τα εν λόγω πιστωτικά μόρια θα επιτρέψουν στους κατασκευαστές να αντισταθμίσουν έως και 7 % του στόχου για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2021.

Και για τις τρεις δυνατότητες ευελιξίας, η Επιτροπή προτείνει να περιοριστεί η ομαδοποίηση για σκοπούς συμμόρφωσης στις περιπτώσεις όπου όλοι οι κατασκευαστές μιας ομάδας ανήκουν στον ίδιο όμιλο συνδεδεμένων κατασκευαστών.

## Ερωτήματα προς τους υπουργούς

Η Προεδρία καλεί τους υπουργούς να εξετάσουν τα ακόλουθα ερωτήματα:

1. Η Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή χαμηλότερων στόχων που θα ανέρχονται στο 90 % για το 2035 σε συνδυασμό με τη θέσπιση πιστωτικών μηχανισμών για τα βιώσιμα καύσιμα και τον χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγεται στην ΕΕ με σκοπό την αντιστάθμιση των εναπομενουσών εκπομπών. Πώς εκτιμάτε το προτεινόμενο τροποποιημένο πλαίσιο σε σχέση με τη διασφάλιση της επίτευξης των κλιματικών στόχων της ΕΕ και την ενίσχυση της τεχνολογικής ουδετερότητας και της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας;
2. Τι πιστεύετε σχετικά με τις δυνατότητες ευελιξίας που προτείνονται για να βοηθηθούν οι κατασκευαστές να επιτύχουν τους στόχους τους για το 2030 και το 2035;