

Βρυξέλλες, 22 Μαΐου 2026
(OR. en)

8947/26

Διοργανικός φάκελος:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα καθαρά εταιρικά οχήματα — Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Επιτροπή υπέβαλε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 18 Δεκεμβρίου 2025 στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία.
2. Η πρόταση αποσκοπεί στην αντιμετώπιση του χαμηλού βαθμού χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και της ανεπαρκούς σχετικής διαθεσιμότητας, με τη θέσπιση ειδικών στόχων όσον αφορά τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά ημιφορτηγά μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που ανήκουν σε εταιρικούς στόλους, καθώς το μερίδιο των στόλων αυτών όσον αφορά τις νέες ταξινομήσεις οχημάτων είναι υψηλό και ο ρυθμός ανανέωσής τους ταχύτερος. Η στόχευση των εταιρικών στόλων αναμένεται να τονώσει την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και θα έχει επίσης δευτερογενείς επιπτώσεις στην αγορά των εν λόγω μεταχειρισμένων οχημάτων.

Επιπλέον, προτείνει η χρηματοδοτική στήριξη των κρατών μελών που αποβλέπει στην περαιτέρω επιτάχυνση της χρήσης των εν λόγω οχημάτων να περιοριστεί, από το 2028 και έπειτα, στα «κατασκευασμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση» οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όπως θα ορίζεται στην πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΆΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε μεικτή επιτροπή Περιβάλλοντος και Μεταφορών για την πρόταση αυτή με εισηγητές τον κ. Tiemo Wölken (S&D, DE — ENV) και τον κ. François Kalfon (S&D, FR — TRAN). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχεδιάζει να εγκρίνει τη θέση του κατά τη σύνοδο της ολομέλειάς του στις 23 Νοεμβρίου 2026.
4. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε κατά την 604η σύνοδο της ολομέλειας στις 18 Μαρτίου 2026. Η Επιτροπή των Περιφερειών δεν εξέδωσε ακόμα γνωμοδότηση.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ

5. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» άρχισε την εξέταση της πρότασης στις 13 Ιανουαρίου 2026 με γενική παρουσίαση της πρότασης και της συνοδευτικής εκτίμησης επιπτώσεων. Η Ομάδα συνέχισε τις εργασίες της στις 3 και 17 Φεβρουαρίου, στις 3 και 17 Μαρτίου, στις 14 Απριλίου και στις 19 Μαΐου 2026.
6. Μετά την παρουσίαση της πρότασης και της εκτίμησης επιπτώσεων, τα κράτη μέλη εξέφρασαν σε γενικές γραμμές την υποστήριξή τους στους στόχους των μηδενικών εκπομπών και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης. Ταυτόχρονα, σημειώνεται διάσταση απόψεων όσον αφορά την καταλληλότερη κανονιστική προσέγγιση για την επίτευξη των στόχων αυτών.

7. Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι η συμπλήρωση της προσέγγισης των προτύπων CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά από την πλευρά της προσφοράς με μέτρα από την πλευρά της ζήτησης που στοχεύουν τους εταιρικούς στόλους θα μπορούσε να συμβάλει στην επιτάχυνση της διείσδυσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά και στη δημιουργία σταθερών πρωτοπόρων αγορών για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Άλλα κράτη μέλη εκφράζουν ανησυχίες σχετικά με τον υποχρεωτικό χαρακτήρα και τη συνολική προστιθέμενη αξία των προτεινόμενων στόχων, την αναλογικότητά τους σε σχέση με τον διοικητικό φόρτο που δημιουργείται, τις πιθανές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις και τις ΜΜΕ και το ενδεχόμενο η πρόταση να είναι υπερβολικά παρεμβατική. Οι ανησυχίες αυτές αποτυπώθηκαν επίσης σε κοινό ανεπίσημο έγγραφο που υποβλήθηκε από μεγάλη μερίδα κρατών μελών. Ένα κράτος μέλος εξέφρασε την αντίθεσή του στην τρέχουσα μορφή της πρότασης, ενώ υποστήριξε κατ' αρχήν τον στόχο του εξηλεκτρισμού των στόλων. Ταυτόχρονα, αρκετά κράτη μέλη, ενώ διατηρούν επιφυλάξεις σχετικά με στοιχεία της πρότασης, δήλωσαν ότι είναι πρόθυμα να συνεχίσουν τις τεχνικές συζητήσεις με σκοπό την εύρεση πιθανών συμβιβαστικών λύσεων.
8. Κατά τη διάρκεια της κυπριακής Προεδρίας, η Ομάδα προέβη σε μια πρώτη πλήρη κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν ιδίως στο πεδίο εφαρμογής και τους ορισμούς, στο επίπεδο φιλοδοξίας των προτεινόμενων στόχων, στις υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων και στον διοικητικό φόρτο, καθώς και στην αλληλεπίδραση της πρότασης με σχετικούς νομοθετικούς φακέλους, ιδίως την αναθεώρηση των προτύπων CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και την πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής.
9. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι συζητήσεις και να προχωρήσουν οι τεχνικές εργασίες, η Προεδρία διένειμε καθοδηγητικό σημείωμα και μια πρώτη συμβιβαστική πρόταση όπου αποτυπώνονται οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις διατύπωσης που υπέβαλαν οι αντιπροσωπίες καθ' όλη τη διάρκεια των συζητήσεων. Η πρώτη συμβιβαστική πρόταση συζητήθηκε στην Ομάδα στις 19 Μαΐου 2026 και έτυχε σε γενικές γραμμές ευνοϊκής υποδοχής από τις αντιπροσωπίες ως εποικοδομητική βάση για τη συνέχιση των τεχνικών συζητήσεων, ενώ εξακολούθησαν να τηρούνται σημαντικές επιφυλάξεις σχετικά με βασικές πολιτικές πτυχές της πρότασης. Η Προεδρία διευκόλυνε επίσης την πραγματοποίηση ανταλλαγών σχετικά με τη σκοπιμότητα υποβολής στοιχείων και τις μεθοδολογίες συλλογής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων παρουσιάσεων των κρατών μελών για τις υφιστάμενες πρακτικές ταξινόμησης και υποβολής στοιχείων. Στο πλαίσιο αυτό, αρκετά κράτη μέλη υπογράμμισαν την ανάγκη να πραγματοποιηθούν περαιτέρω τεχνικές εργασίες σχετικά με τις μεθοδολογίες συλλογής δεδομένων και τις διασυνδέσεις των μητρώων, προκειμένου να διασφαλιστεί μια συνεπής και λειτουργική προσέγγιση σε όλα τα κράτη μέλη.
10. Τα κράτη μέλη έθεσαν επίσης ερωτήματα σχετικά με την απαίτηση περί κατασκευής των οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (made in the European Union) και τις πιθανές επιπτώσεις της, μεταξύ άλλων όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της έννοιας της «χρηματοδοτικής στήριξης» και την αλληλεπίδρασή της με τα εθνικά καθεστώτα στήριξης. Ορισμένα κράτη μέλη έθεσαν επίσης ερωτήματα σχετικά με την αλληλεπίδραση του άρθρου 4 με τις εθνικές δημοσιονομικές αρμοδιότητες. Οι συζητήσεις σχετικά με τις πτυχές αυτές σημείωσαν περαιτέρω πρόοδο μετά τη δημοσίευση της πρότασης σχετικά με την πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής στις 4 Μαρτίου 2026. Παράλληλα, τα κράτη μέλη

υπογράμμισαν ότι είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί περαιτέρω η πρακτική σημασία της απαίτησης περί κατασκευής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να αξιολογηθεί ο πιθανός αντίκτυπος του περιορισμού της χρηματοδοτικής στήριξης σε οχήματα που παράγονται με το σήμα «κατασκευασμένο στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Η περαιτέρω πρόοδος σε αυτές τις πτυχές θα εξαρτηθεί εν μέρει από την εξέλιξη των συζητήσεων στα σχετικά προπαρασκευαστικά όργανα που εξετάζουν την πράξη για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής.

11. Οι συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν υπό την κυπριακή Προεδρία έδωσαν τη δυνατότητα να γίνουν χρήσιμες τεχνικές διευκρινίσεις και να προσδιοριστούν καλύτερα οι κύριες πολιτικές και τα οριζόντια ζητήματα που απαιτούν περαιτέρω εργασίες. Ταυτόχρονα, οι συζητήσεις επιβεβαίωσαν τη στενή διασύνδεση μεταξύ της παρούσας πρότασης, της αναθεώρησης των προτύπων CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και της πράξης για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής. Ως εκ τούτου, η πρόοδος σε αυτούς τους σχετικούς φακέλους θα επηρεάσει σημαντικά τις περαιτέρω εργασίες επί της πρότασης.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

12. Βάσει των ανωτέρω, η ΕΜΑ και το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) καλούνται να λάβουν υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου, κατά τη σύνοδό τους στις 27 Μαΐου και στις 8 Ιουνίου 2026, αντίστοιχα.