



Βρυξέλλες, 4.5.2023  
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> αντιμετώπισε μια σειρά κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων, συμπεριλαμβανομένης της κλιματικής αλλαγής. Σε αυτό το πλαίσιο καθιέρωσε τη διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> τόσο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα όσο και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με στόχο την παροχή κινήτρων στους μεταφορείς για χρήση οχημάτων υψηλότερης απόδοσης. Κατά τον χρόνο έκδοσης της οδηγίας, δεν υπήρχε ακόμη νομοθετικό πλαίσιο για την πιστοποίηση της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων. Ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό να συμπεριληφθούν τα ρυμουλκούμενα στη διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

Για τον λόγο αυτό, η αιτιολογική σκέψη 31 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 ζητούσε από την Επιτροπή να συμπεριλάβει την επίδραση των ρυμουλκούμενων και των ημιρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων κατά τον καθορισμό της μείωσης των τελών χρήσης οδικού δικτύου μόλις είναι διαθέσιμες νομικά πιστοποιημένες τιμές για την επίδραση των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η προϋπόθεση που έθεσε η αιτιολογική σκέψη εκπληρώθηκε με την έκδοση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής<sup>3</sup>.

Τα ρυμουλκούμενα διαθέτουν σημαντικές δυνατότητες για μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων, ενώ μέτρα απευθυνόμενα στο σκέλος της ζήτησης τα οποία μειώνουν τις λειτουργικές δαπάνες των ρυμουλκούμενων με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση είναι δυνατό να αποτελέσουν κίνητρο για την ταχύτερη ανάπτυξή τους. Ως εκ τούτου, σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να θεσπίσει τους κανόνες για τη συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών που διαφοροποιούν τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οχημάτων.

Επιπροσθέτως, η παρούσα πρόταση τροποποιεί τις υφιστάμενες διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που παράγουν

<sup>1</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 69 της 4.3.2022, σ. 1).

<sup>2</sup> Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

<sup>3</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145)

προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τη νέα διάρθρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 μετά την αναθεώρησή του δυνάμει της πρότασης COM(2023) 88 final<sup>4</sup>.

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

Η παρούσα πρωτοβουλία συμπληρώνει το σύστημα διοδίων βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362, όπως οριζόταν στην αιτιολογική σκέψη 31 της εν λόγω οδηγίας.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει την πρόταση κανονισμού COM(2023) 88 final για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, η οποία επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του θεσπίζοντας απαιτήσεις για τους κατασκευαστές ρυμουλκούμενων όσον αφορά τους νέους στόλους τους και, συνεπώς, εφαρμόζεται στο σκέλος της προσφοράς του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η παρούσα πρόταση εφαρμόζεται επίσης στο σκέλος της ζήτησης του εν λόγω τομέα παρέχοντας κίνητρα στους μεταφορείς για αγορά ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης. Αποτυπώνει επίσης τις τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 στις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 που περιέχουν αναφορά στον συγκεκριμένο κανονισμό.

Η παρούσα πρόταση συμβάλλει επίσης στους στόχους του σχεδίου REPowerEU<sup>5</sup> ενισχύοντας την εξοικονόμηση ενέργειας και τις βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας στον τομέα των οδικών μεταφορών.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση για την οδηγία 1999/62/ΕΚ είναι τα άρθρα 71 και 93 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, νυν άρθρα 91 και 113 της Συνθήκης για την λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Οι διατάξεις της οδηγίας που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας πρότασης αφορούν την επιβολή τελών χρήσης οδικού δικτύου σε οχήματα, τομέας στον οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, η προσαρμογή των υφιστάμενων κανόνων αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ. Η επέκταση των κανόνων της ΕΕ στα ρυμουλκούμενα αιτιολογείται από τις επιπτώσεις της χρήσης συνδυασμών οχημάτων στην κλιματική αλλαγή καθώς τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούν τις ίδιες οδικές υποδομές και έχουν μερίδιο στις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

---

<sup>4</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και τη συμπερίληψη υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956. Βλ. ενότητα «Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης» κατωτέρω.

<sup>5</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Σχέδιο REPowerEU (COM/2022/230 final).

- **Αναλογικότητα**

Τα προτεινόμενα μέτρα συμβάλλουν μόνο στην επίτευξη των καθοριζόμενων στόχων, δηλαδή στη συνεπή εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», και δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίτευξη των ενωσιακών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου με αποδοτικό ως προς το κόστος τρόπο, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Επειδή η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει να λάβει την ίδια μορφή.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 είχε ως αντικείμενο διάφορα προβλήματα που σχετίζονταν με την επιβολή οδικών τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο της αξιολόγησης για την έκδοση της εν λόγω οδηγίας ανέδειξε την ανάγκη μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> στον οδικό τομέα.

Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 καθιέρωσε διαφοροποιημένα τέλη χρήσης οδικού δικτύου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και προέβλεπε τη δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν διαφοροποιημένα τέλη χρήσης οδικού δικτύου για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Λόγω της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου για την πιστοποίηση της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών οχημάτων κατά τον χρόνο έκδοσής της, η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 δεν έλαβε υπόψη την επίδραση των ρυμουλκούμενων στη διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Για λόγους πλήρους κανονιστικής συνέπειας, η αιτιολογική σκέψη 31 της οδηγίας εισηγείται την τροποποίησή της προκειμένου να καλυφθεί αυτό το κενό με τη συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στη διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Χρησιμοποιήθηκαν μέθοδοι στοχευμένης διαβούλευσης με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη και ειδικούς. Πραγματοποιήθηκαν εννέα συνεντεύξεις με εκπροσώπους από υπουργεία μεταφορών κρατών μελών, μεταφορείς, εκπροσώπους των αρχών συμμόρφωσης οχημάτων, παρόχους υπηρεσιών διοδίων και κατασκευαστές, καθώς και οργανισμούς τυποποίησης.

- **Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων και αξιοποίηση των αποτελεσμάτων**

Η συμπερίληψη των ρυμουλκούμενων στη διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> θεωρήθηκε απολύτως εφικτή σε τεχνικό επίπεδο από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Παράλληλα, τα ενδιαφερόμενα μέρη υπέδειξαν ενδεχόμενες σύνθετες πτυχές στο επίπεδο της εφαρμογής καθώς και τα υπάρχοντα περιθώρια για απλούστευση και βελτίωση. Στη συνέχεια περιγράφεται με ποιον τρόπο αξιοποιήθηκαν στην πρόταση οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το σχέδιο πρότασης που συζητήθηκε με τα ενδιαφερόμενα μέρη προέβλεπε υπολογισμό των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμών οχημάτων ως το γινόμενο των εκπομπών CO<sub>2</sub> του

μηχανοκίνητου οχήματος σε γραμμάρια ανά τονοχιλιόμετρο επί τον λόγο απόδοσης του ρυμουλκούμενου που είναι συνδεδεμένο με αυτό. Η κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του συνδυασμού οχημάτων θα καθορίζεται στην περίπτωση αυτή σύμφωνα με το άρθρο 7ζα παράγραφος 2. Ωστόσο, τόσο τα κράτη μέλη όσο και οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων επισήμαναν ορισμένα ζητήματα σε σχέση με τη διαδικασία. Τα υπουργεία μεταφορών των κρατών μελών ανέδειξαν πιθανές ασυνέπειες με την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 στη χώρα τους. Συγκεκριμένα, για την εφαρμογή της διαφοροποίησης με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στα εν λόγω κράτη μέλη, ο εποχούμενος εξοπλισμός<sup>6</sup> αποθηκεύει την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του μηχανοκίνητου οχήματος ενώ δεν απαιτείται να αποθηκεύει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> σε γραμμάρια ανά τονοχιλιόμετρο. Οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων παρατήρησαν ότι ο εν λόγω υπολογισμός προϋποθέτει αποθήκευση του λόγου απόδοσης στον εποχούμενο εξοπλισμό για κάθε ρυμουλκούμενο που είναι συνήθως συνδεδεμένο με το μηχανοκίνητο όχημα. Ο οδηγός του εν λόγω οχήματος θα πρέπει να επιλέξει το ρυμουλκούμενο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ένα συγκεκριμένο ταξίδι από έναν κατάλογο ρυμουλκούμενων. Ο κατάλογος αυτός μπορεί να είναι μακρύς για τους μεταφορείς με μεγάλο στόλο ρυμουλκούμενων. Σε αυτό το πλαίσιο, οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων υπογράμμισαν ότι είναι σημαντικό να παραμείνει απλή η διεπαφή του εποχούμενου εξοπλισμού προκειμένου να περιοριστεί ο κίνδυνος παρερμηνείας ή σφάλματος από μερίδιο οδηγών. Ταυτόχρονα, οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων επισήμαναν ότι διατίθεται ήδη εποχούμενος εξοπλισμός με τέτοιου είδους λειτουργίες, όπως η δυνατότητα του οδηγού να επιλέγει τον αριθμό των αξόνων και το βάρος του συνδυασμού οχημάτων. Ανάλογη παρατήρηση σχετικά με τη σημασία της απλότητας και τον κίνδυνο για επιπλέον φόρτο διατυπώθηκε επίσης από τους μεταφορείς.

Ως απάντηση στα ανωτέρω, η παρούσα πρόταση ορίζει σε νέο παράρτημα της οδηγίας τρεις κατηγορίες ρυμουλκούμενων με βάση κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης. Ορίζεται, για κάθε κατηγορία ρυμουλκούμενων, πώς επηρεάζεται η διαφοροποίηση της κατηγορίας εκπομπών CO<sub>2</sub> του οχήματος, με αποτέλεσμα να προκύπτει η κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του συνδυασμού οχημάτων. Η αλλαγή αυτή καθιστά την παρούσα πρόταση πιο συνεπή με την υπό εξέλιξη εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2022/362. Πιο συγκεκριμένα, δεν απαιτείται ο υπολογισμός που περιλαμβάνεται στο σχέδιο πρότασης και αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ως εκ τούτου η αποθήκευση στον εποχούμενο εξοπλισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> του μηχανοκίνητου οχήματος σε γραμμάρια ανά τονοχιλιόμετρο δεν αποτελεί προαπαιτούμενο. Κατά τον ίδιο τρόπο, δεν απαιτείται αποθήκευση στον εποχούμενο εξοπλισμό ενός μηχανοκίνητου οχήματος του λόγου απόδοσης κάθε ρυμουλκούμενου που χρησιμοποιείται κανονικά με ένα μηχανοκίνητο όχημα. Ως εκ τούτου, ο οδηγός ενός συνδυασμού οχημάτων δεν είναι υποχρεωμένος να επιλέξει τιμή από έναν κατάλογο ρυμουλκούμενων· αντί αυτού καλείται να επιλέξει την κατηγορία του ρυμουλκούμενου, γεγονός που συνεπάγεται απλοποίηση της διεπαφής του εποχούμενου εξοπλισμού και της νέας λειτουργίας.

Προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος παρερμηνείας ή σφάλματος από μερίδιο οδηγών, οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων εισηγήθηκαν επίσης την ηλεκτρονική διαβίβαση των παραμέτρων του ρυμουλκούμενου στον εποχούμενο εξοπλισμό του μηχανοκίνητου οχήματος

---

<sup>6</sup> Ο εποχούμενος εξοπλισμός ορίζεται στο σημείο 11 του άρθρου 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 ως εξής: «“εποχούμενος εξοπλισμός”: το πλήρες σύνολο στοιχείων υλικού και λογισμικού που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της υπηρεσίας διοδίων, το οποίο είναι εγκατεστημένο ή βρίσκεται μέσα σε όχημα για τη συλλογή, την αποθήκευση, την επεξεργασία και την εξ αποστάσεως λήψη/διαβίβαση δεδομένων, είτε ως αυτόνομη συσκευή ή ενσωματωμένο στο όχημα.»

μέσω του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης των ρυμουλκούμενων. Η παρούσα πρόταση δεν εξετάζει περαιτέρω την πρόταση αυτή για δύο λόγους. Πρώτον, η χρήση του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης είναι μία από τις επιλογές που περιγράφονται στο άρθρο 10δ της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου<sup>7</sup> και, μέχρι στιγμής, δεν έχει χρησιμοποιηθεί από κανένα κράτος μέλος, πράγμα που σημαίνει ότι ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης δεν αξιοποιείται ευρέως. Δεύτερον, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης CEN και ETSI, τους οποίους συμβουλευθήκε η Επιτροπή, εξέφρασαν την άποψη ότι, αν και τεχνικά εφικτή, η επικοινωνία μεταξύ του εποχούμενου εξοπλισμού που συνδέεται με την είσπραξη διοδίων και του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης δεν καλύπτεται από τα τρέχοντα πρότυπα και δεν υποστηρίζεται από όλες τις σχετικές διατάξεις που διατίθενται αυτή τη στιγμή στην αγορά.

Τα υπουργεία μεταφορών των κρατών μελών εξέφρασαν ανησυχίες όσον αφορά την επιβολή των κανόνων. Ως προς αυτό, η πρόταση τροποποιεί το άρθρο 7ι προκειμένου να απαιτείται από τον οδηγό ή, κατά περίπτωση, από τον μεταφορέα ή τον πάροχο της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT) να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία για τα χαρακτηριστικά του ρυμουλκούμενου στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου. Μια πιθανή περιπλοκή που σχετίζεται με τις αεροδυναμικές διατάξεις είναι ότι οι εν λόγω διατάξεις μπορούν σχετικά εύκολα να αποσπαστούν από το ρυμουλκούμενο. Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η απόδοση των ρυμουλκούμενων είναι ίδια με του εγκεκριμένου κατά τύπο οχήματος και ότι δεν διαφέρει λόγω αλλαγών στις αεροδυναμικές διατάξεις, τα ρυμουλκούμενα θα φέρουν στο εμπρόσθιο μέρος τους ετικέτα, η οποία θα περιλαμβάνει κατάλογο των αεροδυναμικών διατάξεων με τις οποίες είναι εξοπλισμένο το συγκεκριμένο ρυμουλκούμενο, σύμφωνα με τα σημεία 1.8 και 1.9 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος V του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Για την ποσοτική εκτίμηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η εκτίμηση επιπτώσεων που αναφέρεται στη συνέχεια βασίστηκε σε ανάλυση από τα μοντέλα PRIMES και JRC DIONE καθώς και ανάλυση που διενεργήθηκε από εξωτερικό συνεργάτη.

Τα δεδομένα παρακολούθησης σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλα χαρακτηριστικά του στόλου των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αντλήθηκαν από τα ετήσια δεδομένα παρακολούθησης που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές και συλλέχθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (στο εξής: ΕΟΠ) βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρωτοβουλία υποστηρίζεται από την εκτίμηση επιπτώσεων που διενεργήθηκε εν όψει της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup>, η οποία έλαβε θετική γνωμοδότηση, μετά την εκ νέου υποβολή της, από την Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου στις 6 Δεκεμβρίου 2022. Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενεργειακή απόδοση των ρυμουλκούμενων παρουσιάζει

<sup>7</sup> Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

<sup>8</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει το έγγραφο: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

σημαντικές δυνατότητες βελτίωσης και ότι τα εν λόγω μέτρα θα συμβάλουν με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Σε οικονομικούς όρους, η καθαρή εξοικονόμηση για όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος από κοινωνική σκοπιά κυμαίνεται από σχεδόν 11 500 EUR στην περίπτωση των ρυμουλκούμενων ψυγείων με ράβδο έλξης έως άνω των 42 500 EUR για ένα μέσο ημιρυμουλκούμενο με κλειστό αμάξωμα.

Ως εκ τούτου, η παρούσα αναθεώρηση θα προβλέπει υποχρεωτικό στόχο βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης για τον στόλο των καινούριων ρυμουλκούμενων, που, εφόσον έχει ως αποδέκτες τους κατασκευαστές, συνιστά μέτρο προσανατολισμένο στο σκέλος της προσφοράς. Όπως και στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, ένα τέτοιο μέτρο προσανατολισμένο στο σκέλος της προσφοράς θα ενισχυόταν σε μεγάλο βαθμό από ένα συμπληρωματικό μέτρο απευθυνόμενο στο σκέλος της ζήτησης. Η μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου και, ως εκ τούτου, των λειτουργικών δαπανών των συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούν ρυμουλκούμενα με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση έχει αντίκτυπο στη ζήτηση αυτών των οχημάτων καθώς στηρίζει την αγορά ρυμουλκούμενων με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση και, συνεπώς, υψηλότερη τιμή. Ο αντίκτυπος αυτός ελήφθη επίσης υπόψη στην ανάλυση κόστους-οφέλους εν όψει της αναθεώρησης της νομοθεσίας για τα πρότυπα CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Οι τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/62/EK όπως προτείνονται από την παρούσα πράξη συνδέονται στενά με την πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Ωστόσο, η οδηγία 1999/62/EK μπορεί να τροποποιηθεί μόνο με άλλη οδηγία, οπότε απαιτούνται δύο χωριστές πράξεις.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου που θεσπίζεται στην παρούσα πρόταση έχει εφαρμογή μόνο στα ρυμουλκούμενα υψηλότερης απόδοσης. Αυτό σημαίνει ότι οι μεταφορείς, οι πάροχοι υπηρεσιών διοδίων και οι φορείς χρέωσης διοδίων δεν χρειάζεται να καταχωρίζουν τις σχετικές πληροφορίες των λοιπών ρυμουλκούμενων. Ο καθορισμός των κατηγοριών ρυμουλκούμενων έχει ως στόχο την απλούστευση της εφαρμογής για τις επιχειρήσεις μεταφορών με μεγάλο αριθμό ρυμουλκούμενων.

Η πρωτοβουλία αναμένεται να έχει περιορισμένο θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα λόγω της διαφοροποιημένης επιβολής τελών, που θα συντελέσει σε ελαφρώς μεγαλύτερη χρήση ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης, προσφέροντας ώθηση στην καινοτομία.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσαφηνίζει τις διατάξεις που θεσπίζουν την υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των μηχανοκίνητων οχημάτων.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ειδικότερα στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για την Ένωση.

## 5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η πρόταση περιλαμβάνει συγκεκριμένες απαιτήσεις υποβολής στοιχείων για τα κράτη μέλη σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα**

Με βάση το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, δεν αιτιολογείται ούτε θεωρείται ότι συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας η απαίτηση για επεξηγηματικά έγγραφα.

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

α) Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 1999/62/EK περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

### *Άρθρο 1 παράγραφος 1: Άρθρο 2 — Ορισμοί*

Στο στοιχείο α) του ορισμού του «οχήματος μηδενικών εκπομπών», η παραπομπή στον ορισμό του βαρέος επαγγελματικού οχήματος μηδενικών εκπομπών που περιέχεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιείται προκειμένου να αναφέρεται αποκλειστικά στα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών στον προτεινόμενο νέο ορισμό, και όχι στα ρυμουλκούμενα. Η τροποποίηση αυτή διαφυλάσσει το νόημα του τρέχοντος ορισμού και διασφαλίζει ότι η κατάταξη των συνδυασμών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 5, σύμφωνα με το άρθρο 7ζα παράγραφος 2, βασίζεται αποκλειστικά στο μηχανοκίνητο όχημα.

Στον ορισμό του «οχήματος χαμηλών εκπομπών», το στοιχείο β) τροποποιείται προκειμένου να διευκρινιστούν οι σχετικές ομάδες οχημάτων με παραπομπή στις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 7ζα παράγραφος 7. Η τροποποίηση αυτή διαφυλάσσει το νόημα του τρέχοντος ορισμού και αντικατοπτρίζει τη νέα προτεινόμενη διάρθρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Πράγματι, με βάση την πρόταση που υποβάλλεται παράλληλα από την Επιτροπή, το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού δεν θα ορίζει πλέον τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Ο ορισμός της «πορείας μείωσης των εκπομπών» τροποποιείται προκειμένου να:

- εναρμονιστεί η ορολογία με την ορολογία που χρησιμοποιείται στο προτεινόμενο νέο σημείο 5.1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242·
- διασφαλιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του μετά το 2030 με βάση τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που θα καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 (μετά την τροποποίησή του σύμφωνα με την παράλληλη πρόταση της Επιτροπής)·
- διασφαλιστεί ότι η παραπομπή στις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> μιας επιμέρους ομάδας ισχύει κατά τα οριζόμενα στο σημείο 38·
- μετακινηθεί η τελευταία ενότητα, σχετικά με τις ενδεχόμενες αναπροσαρμογές των τιμών αναφοράς CO<sub>2</sub>, στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1, με στόχο να διασφαλιστεί η δυνατότητα ταυτόχρονης εφαρμογής για όλες τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Η τροποποίηση αυτή διαφυλάσσει το νόημα του τρέχοντος ορισμού και διασφαλίζει τη δυνατότητα εφαρμογής του μετά το 2030.

Ο ορισμός των «εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> ομάδας οχημάτων» τροποποιείται προκειμένου να οριστούν οι «εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub>», με αναφορά αφενός στις επιμέρους ομάδες οχημάτων και αφετέρου στις ομάδες οχημάτων, να διευκρινιστεί στο στοιχείο α) ότι τα οχήματα που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 κατατάσσονται σε επιμέρους ομάδες, και να αποσαφηνιστούν οι σχετικές ομάδες οχημάτων στο στοιχείο β) με παραπομπή στις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 7ζα παράγραφος 7. Η τροποποίηση αυτή διαφυλάσσει το νόημα του τρέχοντος ορισμού.

Προστίθενται οι ορισμοί του «ρυμουλκούμενου» και του «ημιρυμουλκούμενου» για λόγους νομικής σαφήνειας όσον αφορά τους συγκεκριμένους όρους και για καλύτερο προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής των σχετικών διατάξεων.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 2: Άρθρο 7ζα – Διαφοροποίηση τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα***

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 7ζα, το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται και το τέταρτο εδάφιο διαγράφεται προκειμένου να:

- αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης για όλες τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> για όλες τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, και, συνεπώς, να περιληφθεί στο εν λόγω εδάφιο η παραπομπή στις επιμέρους ομάδες οι οποίες θα καλύπτονται μετά την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων τροποποιήσεων του εν λόγω κανονισμού και οι οποίες επί του παρόντος αναφέρονται στο τέταρτο εδάφιο·
- συγχωνευθεί το ισχύον σήμερα τέταρτο εδάφιο με το ισχύον σήμερα δεύτερο εδάφιο·
- διασφαλιστεί ο χρόνος δυνατότητας εφαρμογής της διαφοροποίησης για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που επί του παρόντος καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 με ρητή αναφορά στις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων και με προσδιορισμό της 13ης Μαΐου 2023 ως καταληκτικής ημερομηνίας της διετούς περιόδου από τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> στην εκτελεστική πράξη που εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, ήτοι στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής<sup>9</sup>.
- διασφαλιστεί ο χρόνος δυνατότητας εφαρμογής της διαφοροποίησης για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που θα καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 μετά την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων του εν λόγω κανονισμού, όπως ορίζεται στο ισχύον σήμερα τέταρτο εδάφιο και στην δεύτερη πρόταση του ισχύοντος σήμερα τρίτου εδαφίου·
- διασφαλιστεί ότι ο χρόνος δυνατότητας εφαρμογής των ενδεχόμενων αναπροσαρμογών στις τιμές αναφοράς CO<sub>2</sub> δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 είναι ο ίδιος για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2, 3 και 4, όπως προβλέπεται στον τρέχοντα ορισμό της «πορείας μείωσης των

<sup>9</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2019 (ΕΕ L 167 της 12.5.2021, σ. 47).

εκπομπών», λαμβανομένων υπόψη των προτεινόμενων αλλαγών στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Στην παράγραφο 1, το τρίτο εδάφιο τροποποιείται προκειμένου να:

- καθοριστούν οι σχετικές ομάδες οχημάτων με παραπομπή στις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 7ζα παράγραφος 7·
- διασφαλιστεί ο χρόνος δυνατότητας εφαρμογής των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> των επιμέρους ομάδων οχημάτων που θα καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 μετά την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων του εν λόγω κανονισμού·
- διευκρινιστεί ότι, μετά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 στα λοιπά βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η διαφοροποίηση εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Η παράγραφος 7 τροποποιείται προκειμένου να διατηρηθούν οι σχετικές επιμέρους ομάδες οχημάτων με ρητή παραπομπή στις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται σήμερα από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 3: Άρθρο 7ζγ – Επίδραση των ρυμουλκούμενων στον καθορισμό της μείωσης των τελών χρήσης οδικού δικτύου***

Το νέο άρθρο 7ζγ καθορίζει τις λεπτομέρειες για τον καθορισμό της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου για συνδυασμούς οχημάτων ανάλογα με την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> των συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η διαφοροποίηση βασίζεται στον λόγο απόδοσης των ρυμουλκούμενων, όπως ορίζεται στο παράρτημα VIII. Η διάταξη αυτή αναμένεται ότι θα αποτελέσει κίνητρο για χρήση ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης. Το άρθρο αναθέτει στην Επιτροπή την εξουσία να καθορίσει ελάχιστες τιμές για την απόδοση των ρυμουλκούμενων καθώς και μια μεθοδολογία για τα παλαιότερα ρυμουλκούμενα, στα οποία δεν έχει αποδοθεί λόγος απόδοσης.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 4: Άρθρο 7ι – Είσπραξη και πληρωμή διοδίων και τελών χρήσης***

Η παράγραφος 2α τροποποιείται προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η είσπραξη και πληρωμή όλων των πιθανών συνιστωσών κόστους πραγματοποιείται με συνεκτικό τρόπο.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 5: Άρθρο 9δ – Ανάθεση στην Επιτροπή της εξουσίας να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις***

Το άρθρο 9δ τροποποιείται με σκοπό την τροποποίηση του νέου παραρτήματος VIII προκειμένου να καθοριστούν τα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης ή να προσαρμοστούν στις επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 6: Άρθρο 11 – Υποβολή στοιχείων***

Το υφιστάμενο στοιχείο γ) της παραγράφου 2 τροποποιείται προκειμένου να συμπεριλάβει πληροφορίες σχετικά με το άρθρο 7ζγ.

### ***Άρθρο 1 παράγραφος 7***

Ένα νέο παράρτημα VIII συνδέεται με το προτεινόμενο άρθρο 7ζγ, σχετικά με τον καθορισμό της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου συνδυασμών οχημάτων.

- β) Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520<sup>10</sup> περιλαμβάνει το εξής στοιχείο:

### **Άρθρο 2**

Το παράρτημα Ι τροποποιείται προκειμένου να προστεθούν πληροφορίες σχετικά με τα ρυμουλκούμενα με στόχο τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση.

- γ) Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>11</sup> περιλαμβάνει το ακόλουθο στοιχείο:

### **Άρθρο 3**

Το παράρτημα Ι τροποποιείται προκειμένου να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να προσθέσουν τον λόγο απόδοσης των ρυμουλκούμενων και την κατηγορία ρυμουλκούμενου στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

---

<sup>10</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

<sup>11</sup> Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

## Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

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 Επιτροπής<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup> ενίσχυσε την εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» θεσπίζοντας υποχρεωτική επιβολή τελών βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub>, είτε με διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οχημάτων είτε με επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Σήμερα, τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου για συνδυασμούς οχημάτων που αποτελούνται από μηχανοκίνητο όχημα και ρυμουλκούμενο διαφοροποιούνται με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> του μηχανοκίνητου οχήματος, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του συνδεδεμένου ρυμουλκούμενου, ήτοι της επίδρασής του στις εκπομπές CO<sub>2</sub> του συνδυασμού οχημάτων.
- (2) Παρόλο που το ίδιο το ρυμουλκούμενο δεν καταναλώνει ενέργεια, για την κίνησή του απαιτείται ενέργεια από το έλκον όχημα. Η βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης των ρυμουλκούμενων έχει ως αποτέλεσμα μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των συμβατικών οχημάτων και αύξηση της αυτονομίας των οχημάτων. Αυτή η βελτιστοποίηση των ρυμουλκούμενων οφείλεται σε βελτιώσεις των αεροδυναμικών επιδόσεων, της αντίστασης κύλισης και του βάρους των ρυμουλκούμενων. Το δυναμικό ενεργειακής απόδοσης είναι περίπου 7,5 % για τα ρυμουλκούμενα με ράβδο

<sup>1</sup> ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

<sup>2</sup> ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

<sup>3</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 69 της 4.3.2022, σ. 1).

έλξης και 15 % για τα ημιρυμουλκούμενα συγκρινόμενα με ρυμουλκούμενο αναφοράς του έτους 2020. Συνεπώς, τα ρυμουλκούμενα μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην απανθρακοποίηση του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, ανασταλτικό παράγοντα για τη χρήση ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης αποτελούν οι υψηλότερες τιμές τους και το γεγονός ότι έως σήμερα οι αγοραστές ρυμουλκούμενων δεν είχαν τη δυνατότητα να συγκρίνουν τα διάφορα ρυμουλκούμενα ως προς την ενεργειακή απόδοσή τους. Το αποτέλεσμα είναι η περιορισμένη διαθεσιμότητα ρυμουλκούμενων υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Παρόλο που στην αγορά διατίθενται ήδη αεροδυναμικές διατάξεις και παρότι στο μέλλον θα διατίθενται ακόμη περισσότερες, οι διατάξεις αυτές δεν χρησιμοποιούνται ευρέως στον σημερινό στόλο της ΕΕ.

- (3) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής<sup>4</sup> θέσπισε νομικά πιστοποιημένες τιμές για την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων. Με στόχο την περαιτέρω μείωση των λειτουργικών δαπανών των ρυμουλκούμενων υψηλότερης απόδοσης, θα πρέπει να θεσπιστούν οι κανόνες για τη συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών με διαφοροποίηση βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Δεδομένου ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα μπορούν να συνδέονται με διαφορετικά ρυμουλκούμενα, η συμπερίληψη της επίδρασης των ρυμουλκούμενων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών με διαφοροποίηση βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα πρέπει να βασίζεται στο ρυμουλκούμενο που πράγματι χρησιμοποιείται κάθε φορά.
- (4) Η επέκταση της επιβολής τελών στα ρυμουλκούμενα βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ρυμουλκούμενα που καλύπτονται από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362. Οι επιδόσεις των ρυμουλκούμενων μπορεί να ποικίλλουν ανάλογα με τις τεχνικές παραμέτρους τους. Για να αξιολογηθεί η επίδοση ενός ρυμουλκούμενου ως προς την ενεργειακή απόδοση, συγκρίνεται η επίδοση του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου όσον αφορά το δυναμικό μείωσης CO<sub>2</sub> με την επίδοση ενός ρυμουλκούμενου αναφοράς, το οποίο διαθέτει παρεμφερή χαρακτηριστικά ως προς τη διάταξη αξόνων, το μέγιστο αποδεκτό φορτίο ανά άξονα και τη διαμόρφωση πλαισίου. Ο λόγος της τιμής του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου προς την τιμή του ρυμουλκούμενου αναφοράς ορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 ως λόγος απόδοσης. Στα ρυμουλκούμενα υψηλότερης απόδοσης ο λόγος απόδοσης είναι μικρότερος του 1.
- (5) Ο υπολογισμός του λόγου απόδοσης μπορεί να βασίζεται στα χιλιόμετρα, τονοχιλιόμετρα ή m<sup>3</sup>-χιλιόμετρα. Για όλα τα ρυμουλκούμενα εκτός των ρυμουλκούμενων με προσανατολισμό όγκου, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο λόγος απόδοσης με βάση τα τονοχιλιόμετρα. Ως ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου ορίζονται εκείνα που είναι σχεδιασμένα κυρίως για τη μεταφορά ογκωδών εμπορευμάτων. Ο λόγος απόδοσης με βάση τα τονοχιλιόμετρα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου επειδή τα τελευταία έχουν μεγαλύτερη αντίσταση κύλισης και μάζα από τα συμβατικά ρυμουλκούμενα.

---

<sup>4</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145)

Αντί αυτού, για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο λόγος απόδοσης με βάση m<sup>3</sup>-χιλιόμετρα.

- (6) Η κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός συνδυασμού οχημάτων με ρυμουλκούμενο υψηλότερης απόδοσης θα πρέπει να είναι υψηλότερη από την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του μηχανοκίνητου οχήματος όταν είναι μόνο του, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου. Η επίδραση του δυναμικού μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός ρυμουλκούμενου στην κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> ενός συνδυασμού οχημάτων θα πρέπει να βασίζεται στη σύγκριση του λόγου απόδοσης του συγκεκριμένου ρυμουλκούμενου με τα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Προβλέπονται διαφορετικά κατώτατα όρια για τα ημιρυμουλκούμενα και για τα λοιπά ρυμουλκούμενα καθώς διαθέτουν διαφορετικό δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> με τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος.
- (7) Στην περίπτωση κατά την οποία το κράτος μέλος συμπεριλάβει την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων στα καθεστώτα επιβολής οδικών τελών στην επικράτειά του και επιβάλει ειδικά τέλη στους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις που ορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>5</sup>, θα πρέπει να επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος να εφαρμόζει μείωση τελών χρήσης οδικού δικτύου στους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα ρυμουλκούμενο υψηλότερης απόδοσης.
- (8) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να τροποποιήσει το παράρτημα VIII της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, προκειμένου να καθορίσει ή να αναπροσαρμόσει τα προβλεπόμενα στην εν λόγω οδηγία κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης, και να καθορίσει μεθοδολογία για την κατάταξη στις κατηγορίες ρυμουλκούμενων των ρυμουλκούμενων που έχουν υποβληθεί σε διαδικασία μετεξοπλισμού, ιδίως δε εκείνων στα οποία δεν έχει αποδοθεί λόγος απόδοσης σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362. Τα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης θα πρέπει να καθοριστούν όταν θα έχουν συλλεχθεί δεδομένα σχετικά με την απόδοση των ρυμουλκούμενων για ένα τουλάχιστον έτος βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>6</sup>. Τα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης θα πρέπει να βασίζονται στη μέση απόδοση του στόλου των ρυμουλκούμενων όταν δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τα εν λόγω οχήματα, και στη δυνατότητα των ρυμουλκούμενων να επιφέρουν βελτιώσεις στην απόδοση. Θα πρέπει ακολούθως να αναπροσαρμόζονται ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις και την αυξανόμενη διείσδυση νέων τεχνολογιών, όπως τα ρυμουλκούμενα με κινητήριους άξονες. Ο καθορισμός μεθοδολογίας για τα μετεξοπλισμένα ρυμουλκούμενα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εγκατάσταση εξοπλισμού που βελτιώνει την ενεργειακή απόδοσή τους, όπως οι αεροδυναμικές διατάξεις, που μπορεί να ελέγχεται μέσω του περιοδικού τεχνικού ελέγχου και που θα πρέπει να αναφέρεται στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, όπως

<sup>5</sup> Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

προβλέπεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>7</sup>.

- (9) Για να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί θα δηλώνουν σωστά τις επιδόσεις του ρυμουλκούμενου που είναι συνδεδεμένο με το μηχανοκίνητο όχημα όταν κάνουν χρήση της μείωσης των τελών βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub>, είναι αναγκαίο να προσκομίζονται, κατόπιν αιτήματος, στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου αποδεικτικά στοιχεία της κατηγορίας εκπομπών του συνδυασμού οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων αποδεικτικών στοιχείων που βεβαιώνουν τις επιδόσεις του ρυμουλκούμενου. Σε περίπτωση μη προσκόμισης των αποδεικτικών στοιχείων, το εκάστοτε κράτος μέλος θα έχει δικαίωμα να επιβάλει τέλη με βάση αποκλειστικά την κατηγορία εκπομπών του μηχανοκίνητου οχήματος.
- (10) Για να διασφαλιστεί η συνεκτική εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η οδηγία 1999/37/ΕΚ<sup>8</sup> του Συμβουλίου, ώστε να απαιτεί να υποδεικνύεται, εφόσον είναι διαθέσιμος στο πιστοποιητικό συμμόρφωσής τους ή στο πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης οχήματος, ο λόγος απόδοσης των ρυμουλκούμενων στην άδεια κυκλοφορίας τους. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων που σχετίζονται με την απόδοση των ρυμουλκούμενων για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>9</sup>.
- (11) Επιπροσθέτως, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί η οδηγία 1999/62/ΕΚ προκειμένου να αντικατοπτρίζει τη νέα διάρθρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, όπως τροποποιήθηκε από [να προστεθεί η παραπομπή μόλις γίνει γνωστή]. Οι αναγκαίες αλλαγές έχουν ως στόχο να διαφυλαχθεί το τρέχον νόημα των ορισμών του οχήματος μηδενικών εκπομπών, του οχήματος χαμηλών εκπομπών, των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> και της πορείας μείωσης των εκπομπών, και θα πρέπει να επικαιροποιήσουν τον τελευταίο ορισμό προκειμένου να εναρμονιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του με τον προαναφερθέντα κανονισμό μετά το 2030. Οι εν λόγω αλλαγές δεν θα πρέπει επίσης να επηρεάσουν την υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών υποδομής και χρήσης και τη χρονική στιγμή από την οποία ισχύει η υποχρέωση αυτή. Όσον αφορά τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό, οι αλλαγές θα πρέπει ειδικότερα να διευκρινίζουν ότι η εν λόγω υποχρέωση ισχύει από τις 13 Μαΐου 2023, ήτοι δύο έτη από την ημερομηνία δημοσίευσης της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής<sup>10</sup>, η οποία καθορίζει τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η

<sup>7</sup> Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

<sup>8</sup> Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

<sup>9</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

<sup>10</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/781 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2021, σχετικά με τη δημοσίευση καταλόγου που αναφέρει ορισμένες τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> ανά κατασκευαστή, καθώς και μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> όλων των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση και εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2019 (ΕΕ L 167 της 12.5.2021, σ. 47).

έγκαιρη υιοθέτηση αυτών των αλλαγών σε σχέση με την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να οριστεί προθεσμία ενός έτους για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία.

- (12) Επομένως, οι οδηγίες 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### *Άρθρο 1*

#### **Τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ**

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) στο σημείο 29), το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«α) βαρύ επαγγελματικό μηχανοκίνητο όχημα όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 11 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*)· ή»
- β) στο σημείο 30), το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«β) βαρύ επαγγελματικό όχημα από ομάδα οχημάτων που καλύπτεται από εκτελεστική πράξη εκδοθείσα δυνάμει του άρθρου 7ζα παράγραφος 7, με εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από το 50 % των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> της ομάδας οχημάτων του, και το οποίο δεν είναι όχημα μηδενικών εκπομπών»·
- γ) το σημείο 37) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«37) “πορεία μείωσης των εκπομπών”, για την επιμέρους ομάδα (sg) οχημάτων και την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y, δηλαδή  $ET_{sg,Y}$ : το γινόμενο του συντελεστή μείωσης των ετήσιων εκπομπών CO<sub>2</sub> ( $RET_{sg,Y}$ ) επί τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2,sg}$ ) της επιμέρους ομάδας (sg), δηλαδή  $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2,sg}$ · ο συντελεστής  $RET_{sg,Y}$  προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242»·
- δ) το σημείο 38) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«38) “εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub>”:  
α) για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η ποσότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο στο παράρτημα I σημείο 3 του εν λόγω κανονισμού·  
β) για ομάδα οχημάτων που καλύπτεται από εκτελεστική πράξη εκδοθείσα δυνάμει του άρθρου 7ζα παράγραφος 7, οι οριζόμενες στην εν λόγω πράξη εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub>, που αντιστοιχούν στη μέση τιμή όλων των εκπομπών CO<sub>2</sub> οχημάτων που ανήκουν στην εν λόγω ομάδα οχημάτων, οι οποίες δηλώνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>6</sup>) για την πρώτη περίοδο υποβολής στοιχείων, που θα αρχίζει μετά την ημερομηνία κατά την οποία απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 η ταξινόμηση, η πώληση ή η θέση σε κυκλοφορία οχημάτων της εν λόγω ομάδας

οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400»·

ε) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«42) “ρυμουλκούμενο”: ρυμουλκούμενο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής\*\*·

43) “ημιρυμουλκούμενο”: ρυμουλκούμενο που πληροί τον ορισμό του ημιρυμουλκούμενου στο άρθρο 3 σημείο 33) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής.

---

\* Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

\*\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκούμενων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145)»·

2) το άρθρο 7ζα τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση στις επιμέρους ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 με βάση τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Ωστόσο, για τις επιμέρους ομάδες οχημάτων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση το αργότερο έως τις 13 Μαΐου 2023. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> αναπροσαρμόζονται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, οι εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> εφαρμόζονται από την έναρξη της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων.

Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο, για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 1, 4 και 5, που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται στις ομάδες οχημάτων που καλύπτονται από εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 7 το αργότερο δύο έτη μετά την έκδοση των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων. Η διαφοροποίηση βασίζεται στις εκεί οριζόμενες εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> και εφαρμόζεται έως ότου δημοσιευθούν εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις σχετικές επιμέρους ομάδες οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> αντί των τιμών που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 7 και η διαφοροποίηση για τις σχετικές επιμέρους ομάδες οχημάτων εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες εκπομπών.»·

β) στην παράγραφο 7, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις ομάδες οχημάτων εκτός των επιμέρους ομάδων 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.»

3) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 7ζγ*

1. Έως τις 30 Ιουνίου 2030, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη την επίδραση των ρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών τους με μηχανοκίνητα οχήματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 7ζα. Από την 1η Ιουλίου 2030 υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη την επίδραση αυτή.

Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει το πρώτο εδάφιο, η κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του συνδυασμού οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 2 επηρεάζεται από την κατηγορία ρυμουλκούμενου του ελκόμενου ρυμουλκούμενου σύμφωνα με το παράρτημα VIII.

2. Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει την πρώτη παράγραφο και, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α), επιβάλλει ειδικά τέλη στους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου\*, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, δύναται να εφαρμόζει μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου στους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα ρυμουλκούμενο στο οποίο έχει αποδοθεί κατηγορία ρυμουλκούμενου σύμφωνα με το παράρτημα VIII της παρούσας οδηγίας.

Το ποσό μείωσης του τέλους χρήσης οδικού δικτύου μπορεί να αντιστοιχεί στη μείωση που χορηγείται στους συνδυασμούς οχημάτων που δεν παρεκκλίνουν από τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 9δ για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII προκειμένου να καθορίσει τα εκεί προβλεπόμενα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης, ή να τα αναπροσαρμόσει ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις. Ο αρχικός καθορισμός τους βασίζεται στη μέση απόδοση του στόλου των ρυμουλκούμενων όταν δημοσιευθούν οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τα εν λόγω οχήματα, και στη δυνατότητα των ρυμουλκούμενων να επιφέρουν βελτιώσεις στην απόδοση, και θα λαμβάνει υπόψη τη διαφορά δυναμικού μεταξύ ημιρυμουλκούμενων και λοιπών ρυμουλκούμενων.

Για τις κατηγορίες ρυμουλκούμενων 1 και 2 όπως ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος VIII, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό των κατώτατων ορίων των λόγων απόδοσης τουλάχιστον ένα έτος μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> για τα ρυμουλκούμενα σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Για την κατηγορία ρυμουλκούμενων 3 όπως ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VIII, ήτοι ρυμουλκούμενα εξοπλισμένα με διάταξη που υποστηρίζει ενεργά την πρόωση και δεν περιλαμβάνει κινητήρα εσωτερικής καύσης ή περιλαμβάνει κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 5 g CO<sub>2</sub> /kWh, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό των κατώτατων ορίων των λόγων απόδοσης μόλις είναι διαθέσιμες νομικά πιστοποιημένες τιμές για τα εν λόγω ρυμουλκούμενα.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 9δ για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII προκειμένου να καθορίσει μεθοδολογία για την κατάταξη στις κατηγορίες ρυμουλκούμενων των ρυμουλκούμενων που υποβάλλονται σε διαδικασία μετεξοπλισμού η οποία βελτιώνει την ενεργειακή απόδοσή τους, ιδίως δε των ρυμουλκούμενων που έχουν ταξινομηθεί, πωληθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

4. Για τον σκοπό της καταγραφής του εξοπλισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 3, τέταρτο εδάφιο, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τη θέση 10 (λοιπές πληροφορίες) του παραρτήματος II της οδηγίας 2014/45/ΕΕ\*\*.

---

\* Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59)

\*\* Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51)»

4) στο άρθρο 7ι παράγραφος 2α, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ) αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς του άρθρου 7ζ παράγραφος 2, του άρθρου 7ζα και του άρθρου 7ζβ, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο όριο. Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ) αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του συνδυασμού οχημάτων για τους σκοπούς του άρθρου 7ζγ, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης με βάση την κατηγορία εκπομπών του μηχανοκίνητου οχήματος.»

5) στο άρθρο 9δ, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9ε για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά το παράρτημα 0, τους τύπους στο παράρτημα IIIα σημεία 4.1 και 4.2, τα ποσά που προσδιορίζονται στους πίνακες των παραρτημάτων IIIβ και IIIγ, με σκοπό την προσαρμογή τους στις επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις, και τα κατώτατα όρια των λόγων απόδοσης που ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος VIII με σκοπό τον καθορισμό τους ή την αναπροσαρμογή τους ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνικές εξελίξεις.»

6) στο άρθρο 11, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, σύμφωνα με τα άρθρα 7ζ, 7ζα, 7ζβ ή 7ζγ.»

7) το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα VIII.

Άρθρο 2

**Τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520**

Στο παράρτημα Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520, το Μέρος Ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«Μέρος Ι. Δεδομένα σχετικά με οχήματα**

Αντικείμενο	Υ/Π <sup>(1)</sup>	Παρατηρήσεις
Αριθμός κυκλοφορίας	Υ	
Αριθμός πλαισίου/Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	Υ	
Κράτος μέλος ταξινόμησης	Υ	
Μάρκα	Υ	(D.1 <sup>(2)</sup> ) π.χ. Ford, Opel, Renault
Εμπορικός τύπος του οχήματος	Υ	(D.3) π.χ. Focus, Astra, Megane
Κωδικός κατηγορίας ΕΕ	Υ	(J) π.χ. μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες, αυτοκίνητα
Κατηγορία εκπομπών Euro	Υ	π.χ. Euro 4, Euro 6
Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub>	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Ημερομηνία νέας κατάταξης	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
CO <sub>2</sub> σε g/tkm	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Προσανατολισμός όγκου: ναι/όχι	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Λόγος απόδοσης — με βάση τα τονοχιλιόμετρα (-) ...	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Λόγος απόδοσης — με βάση m <sup>3</sup> -χιλιόμετρα (-) ...	Π	ισχύει για ρυμουλκούμενα
Μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου του οχήματος	Υ	
1) Υ = υποχρεωτικό όταν διατίθεται στο εθνικό μητρώο, Π = προαιρετικό. 2) Εναρμονισμένος ενωσιακός κωδικός, βλέπε οδηγία 1999/37/ΕΚ.»		

Άρθρο 3

**Τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ**

Στο σημείο V (εκπομπές εξαγωγής) του παραρτήματος Ι της οδηγίας 1999/37/ΕΚ, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«(V.11) λόγος απόδοσης:

- Για τα ρυμουλκούμενα χωρίς προσανατολισμό όγκου, λόγος απόδοσης – με βάση τα τονοχιλιόμετρα όταν αναφέρεται στη θέση 49.11.2 του πιστοποιητικού

συμμόρφωσης που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής\* ή στη θέση 49.11.2 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.

- Για τα ρυμουλκούμενα με προσανατολισμό όγκου, λόγος απόδοσης – με βάση  $m^3$  χιλιόμετρα όταν αναφέρεται στη θέση 49.11.3 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής ή στη θέση 49.11.3 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.

Ο προσανατολισμός όγκου αναφέρεται στη θέση 49.10 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης των βαρέων ρυμουλκούμενων που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής ή στη θέση 49.10 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού,

(V.12) κατηγορία ρυμουλκούμενου καθοριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 7ζγ της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις 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 (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1)».

#### *Άρθρο 4*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως [ένα έτος από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

#### *Άρθρο 5*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 6*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*