Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2459

4.12.2025

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2025/2459 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Νοεμβρίου 2025

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά την παράταση της περιόδου κατά την οποία είναι δυνατή για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών η εφαρμογή σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή απαλλαγών από την καταβολή τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 ([1]),

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία, οι αριθμοί των ταξινομήσεων νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση αυξήθηκαν προσφάτως, αλλά εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλοί για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών CO_2 στον τομέα των μεταφορών που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος». Ένα από τα κύρια εμπόδια για την ευρύτερη ανάπτυξη των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι το υψηλό αρχικό κόστος απόκτησης ενός τέτοιου οχήματος. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αυξημένο επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, απαιτείται να καταβληθούν προσπάθειες ώστε να εξομοιωθεί το κόστος των εν λόγω οχημάτων με το κόστος των συμβατικών οχημάτων. Το συνολικό κόστος κυριότητας περιλαμβάνει την αρχική επένδυση για την απόκτηση του οχήματος και το κόστος λειτουργίας κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος. Η διαφορά του συνολικού κόστους κυριότητας μεταξύ των συμβατικών οχημάτων και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών μπορεί να περιοριστεί με τη μείωση του κόστους λειτουργίας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα οδικά τέλη.

(2) Η οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) τροποποίησε την οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]), μεταξύ άλλων αλλαγών, καθιστώντας δυνατόν τον καθορισμό οδικών τελών ανάλογα με τις εκπομπές CO_2 των οχημάτων. Εισήγαγε τη δυνατότητα διαφοροποίησης των τελών υποδομής και των τελών χρήσης και/ή εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των εκπομπών CO_2. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας των οχημάτων. Η διαφοροποίηση των τελών μειώνει το κόστος λειτουργίας των λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων, ενώ τα τέλη εξωτερικού κόστους αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των πιο ρυπογόνων οχημάτων. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα μειώνουν τη διαφορά του συνολικού κόστους κυριότητας μεταξύ των οχημάτων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών οχημάτων. Αμφότερα τα εν λόγω μέτρα είναι σημαντικά για την ενίσχυση του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε οχήματα μηδενικών εκπομπών.

(3) Το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/ΕΚ επί του παρόντος παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να προβλέπουν μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης χωρίς να θέτει ανώτατο όριο για τις εν λόγω μειώσεις, ή να χορηγούν πλήρη απαλλαγή από τα εν λόγω τέλη έως την 31η Δεκεμβρίου 2025. Τα κράτη μέλη καλούνταν να μεταφέρουν την οδηγία (ΕΕ) 2022/362 στο εθνικό τους δίκαιο έως την 25η Μαρτίου 2024. Η εν λόγω προθεσμία για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο συνεπάγεται μια εξαιρετικά σύντομη περίοδο εφαρμογής μικρότερη των δύο ετών, η οποία είναι υπερβολικά σύντομη για να παράσχει άξια λόγου κίνητρα για τη ζήτηση νέων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, η περίοδος εφαρμογής θα πρέπει να παραταθεί προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την ευρύτερη ανάπτυξη των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

([1]) Γνώμη της 18ης Σεπτεμβρίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).
([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 2025.
([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).
([4]) Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

(4) Η διαφοροποίηση των οδικών τελών επηρεάζει τις επενδυτικές αποφάσεις των μεταφορέων που αγοράζουν νέο όχημα. Επομένως επηρεάζει την πλευρά της ζήτησης στην αγορά νέων βαρέων οχημάτων. Οι κατασκευαστές βαρέων οχημάτων αποτελούν την πλευρά της προσφοράς στην ίδια αγορά. Έχει τεθεί γι' αυτούς στόχος μείωσης των εκπομπών CO_2 κατά 43 % έως το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]). Παρότι τα αποδοτικά συμβατικά οχήματα συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη του εν λόγω στόχου, η ευρύτερη ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητη για την επίτευξή του. Το πρώτο έτος κατά το οποίο οι κατασκευαστές πρέπει να επιτύχουν τον εν λόγω στόχο είναι η περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους 2030, με προθεσμία την 30ή Ιουνίου 2031.

(5) Προκειμένου να διασφαλιστεί ένα σαφές και συνεκτικό νομικό πλαίσιο και να στηριχθούν οι εταιρείες της Ένωσης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας για την επίτευξη των οικείων στόχων μείωσης των εκπομπών CO_2, θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί το χρονοδιάγραμμα των μέτρων από την πλευρά της ζήτησης και την πλευρά της προσφοράς στην αγορά βαρέων οχημάτων. Ως εκ τούτου, η ημερομηνία έως την οποία τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν σημαντικά μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή να χορηγούν πλήρη απαλλαγή από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να μεταφερθεί στις 30 Ιουνίου 2031.

(6) Δεδομένου του προαιρετικού χαρακτήρα της τροποποιούμενης διάταξης, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο. Θα πρέπει, ωστόσο, να ενημερώσουν αμέσως την Επιτροπή αν χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα χορήγησης σημαντικά μειωμένων τιμών για τα τέλη υποδομής και τα τέλη χρήσης ή απαλλαγής από την καταβολή τους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2025,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, η ημερομηνία «31 Δεκεμβρίου 2025» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «30 Ιουνίου 2031» και η ημερομηνία «1η Ιανουαρίου 2026» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Ιουλίου 2031».

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβαν κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 26 Νοεμβρίου 2025.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Η Πρόεδρος*
R. METSOLA	M. BJERRE

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).