ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά τη δημιουργία νέου κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Ο νέος κανονισμός θα καταργήσει την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων[1].

1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η κινητικότητα και οι μεταφορές έχουν καίρια σημασία για όλους τους κατοίκους της Ευρώπης και για την ευρωπαϊκή οικονομία στο σύνολό της. Η ελεύθερη διέλευση προσώπων και αγαθών από τα εσωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί θεμελιώδη ελευθερία της ΕΕ και της ενιαίας της αγοράς. Η κινητικότητα έχει πολλά κοινωνικοοικονομικά οφέλη για το ευρωπαϊκό κοινό και τις επιχειρήσεις, αλλά και ολοένα και μεγαλύτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον, συμβάλλοντας μεταξύ άλλων στην αύξηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επηρεάζοντας έτσι την ανθρώπινη υγεία και ευημερία.

Τον Δεκέμβριο του 2019 η Επιτροπή ενέκρινε την ανακοίνωση για την *Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία*[2]. Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία απευθύνεται έκκληση για μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές. Σκοπός είναι να καταστεί η ΕΕ κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και να καταβληθούν παράλληλα προσπάθειες ώστε να επιτευχθεί ο φιλόδοξος στόχος για μηδενική ρύπανση. Τον Σεπτέμβριο του 2020 η Επιτροπή ενέκρινε την πρότασή της για τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές αερίου του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να πορευθεί η Ευρώπη με ευθύνη ώστε να γίνει κλιματικά ουδέτερη έως το 2050[3]. Στην ανακοίνωση για την *ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030*[4] επισημαίνεται η σημασία της ολιστικής προσέγγισης για τον σχεδιασμό των υποδομών σε μεγάλη κλίμακα και σε τοπικό επίπεδο και η ανάγκη κατάλληλης υλοποίησης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να υποστηριχθεί η μετάβαση προς έναν στόλο αυτοκινήτων με σχεδόν μηδενικές εκπομπές έως το 2050. Στις 21 Απριλίου 2021 το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κατέληξαν σε προσωρινή πολιτική συμφωνία σχετικά με τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα.

Τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή ενέκρινε την ανακοίνωση για τη *στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα*[5]. Στη στρατηγική εξετάζονται οι προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ να επιτύχει αυτόν τον μετασχηματισμό και τίθενται συγκεκριμένα ορόσημα για να συνεχιστεί η πορεία του συστήματος μεταφορών προς ένα έξυπνο και βιώσιμο μέλλον. Ο τομέας των μεταφορών συνεχίζει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα ορυκτά καύσιμα. Η αύξηση της χρήσης οχημάτων, σκαφών και αεροσκαφών με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές και καυσίμων με χαμηλές εκπομπές άνθρακα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς αποτελεί πρωταρχικό στόχο στην προσπάθεια για πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Η περαιτέρω διάθεση και χρήση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα πρέπει να συνοδευτεί από τη δημιουργία εκτεταμένου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με γεωγραφικά δίκαιο τρόπο, ώστε να

---

1 ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

καταστεί δυνατή η μαζική χρήση των οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Όσον αφορά κυρίως τις αγορές των επιβατικών αυτοκινήτων, το μεγαλύτερο μέρος των καταναλωτών θα στραφεί στα οχήματα μηδενικών εκπομπών μόνο αν βεβαιωθεί ότι μπορεί να επαναφορτίζει ή να ανεφοδιάζει τα οχήματά του οπουδήποτε στην ΕΕ και με την ίδια ευκολία με την οποία επαναφορτίζει ή ανεφοδιάζει επί του παρόντος τα οχήματα που κινούνται με συμβατικά καύσιμα. Καμία περιφέρεια ή επικράτεια της ΕΕ δεν πρέπει να μείνει στο περιθώριο, και η ανομοιογενής μεταξύ των περιφερειών ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να αντιμετωπιστεί επαρκώς κατά τη διαμόρφωση και την εφαρμογή των εθνικών πλαισίων πολιτικής.

Η οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (εφεξής «η οδηγία») ορίζει το πλαίσιο κοινών μέτρων για την ανάπτυξη των εν λόγων υποδομών στην ΕΕ. Προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής για να δημιουργήσουν αγορές εναλλακτικών καυσίμων και να διασφαλίσουν ότι θα εγκατασταθεί ικανός αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης προκειμένου κυρίως να καταστεί δυνατή η ελεύθερη διασυνοριακή κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων και σκαφών στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Στην πρόσφατη έκθεσή της σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η Επιτροπή διαπίστωσε ορισμένη πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας[6]. Ωστόσο, οι αδυναμίες του ισχύοντος πλαισίου πολιτικής είναι πασιφανείς: επειδή δεν υπάρχει αναλυτική και δεσμευτική μεθοδολογία για τον υπολογισμό των στόχων και τη λήψη μέτρων από τα κράτη μέλη, ο βαθμός φιλοδοξίας που χαρακτηρίζει τον καθορισμό των στόχων και τις ασκούμενες υποστηρικτικές πολιτικές ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Στην έκθεση διαπιστώνεται ότι δεν υφίσταται εκτεταμένο και πλήρες δίκτυο υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε όλη την ΕΕ. Ομοίως, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο σημείωσε στην ειδική του έκθεση για τις υποδομές επαναφόρτισης ότι εξακολουθούν να υπάρχουν εμπόδια στις εντός της ΕΕ μετακινήσεις με ηλεκτρικά οχήματα και ότι η ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης στην Ένωση πρέπει να επιταχυνθεί[7].

Η Επιτροπή προέβη σε εκ των υστέρων αξιολόγηση αυτής της οδηγίας[8]. Στην αξιολόγηση διαπιστώθηκε ότι η οδηγία αδυνατεί να ανταποκριθεί επαρκώς στις μεγαλόπνοες κλιματικές φιλοδοξίες για το 2030. Μεταξύ άλλων προβλημάτων, ο σχεδιασμός των υποδομών των κρατών μελών δεν χαρακτηρίζεται τις περισσότερες φορές από τον απαιτούμενο βαθμό φιλοδοξίας, συνοχής και συνέπειας, με αποτέλεσμα οι υποδομές να είναι ανεπαρκείς και άνισα κατανεμημένες. Η διαλειτουργικότητα στις φυσικές συνδέσεις εξακολουθεί να παρουσιάζει προβλήματα, ενώ νέα προβλήματα έχουν ανακύψει στα πρότυπα επικοινωνίας που αφορούν μεταξύ άλλων την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των διαφορετικών παραγόντων του οικοσυστήματος της ηλεκτροκίνησης. Τέλος, η αδιαφανής πληροφόρηση των καταναλωτών και η έλλειψη κοινών συστημάτων πληρωμών δυσχεραίνουν την αποδοχή των εναλλακτικών καυσίμων από τους χρήστες. Αν δεν ληφθούν πρόσθετα μέτρα από την ΕΕ, η έλλειψη διαλειτουργικών και εύχρηστων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού είναι πολύ πιθανό να αποτελέσει τροχοπέδη στην αναγκαία ανάπτυξη της αγοράς των οχημάτων, σκαφών και–μελλοντικά– αεροσκαφών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2021): Ειδική έκθεση 05/2021: Υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: παρά την αύξηση του αριθμού των σταθμών φόρτισης, η ανομοιογενής ανάπτυξή τους περιπλέκει τις μετακινήσεις εντός ΕΕ.

8 SWD(2021) 637, «Αξιολόγηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων».

Η παρούσα πρόταση συγκαταλέγεται μεταξύ των αλληλένδετων πρωτοβουλιών πολιτικής που υλοποιούνται στο πλαίσιο της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 % (στο εξής: δέσμη «Fit for 55»). Οι εν λόγω πρωτοβουλίες πολιτικής συνδυάζονται με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε όλους τους τομείς της οικονομίας προκειμένου να υποστηριχθούν οι εθνικές προσπάθειες για την εκπλήρωση των μεγαλόπνοων κλιματικών φιλοδοξιών του 2030, όπως περιγράφεται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2021[9].

Η παρούσα πρωτοβουλία έχει σκοπό να διασφαλίσει τη διαθεσιμότητα και χρηστικότητα ενός πυκνού, εκτεταμένου δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων εντός της ΕΕ. Όλοι οι χρήστες των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα (περιλαμβανομένων των σκαφών και των αεροσκαφών) πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται εύκολα εντός της ΕΕ, χρησιμοποιώντας βασικές υποδομές όπως αυτοκινητόδρομους, λιμένες και αερολιμένες. Οι ειδικοί στόχοι είναι οι εξής: i) να διασφαλιστεί ελάχιστος αριθμός υποδομών ώστε να υποστηριχθεί η αναγκαία χρήση των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και σε όλα τα κράτη μέλη και να εκπληρωθούν οι κλιματικοί στόχοι της ΕΕ· ii) να διασφαλιστεί η πλήρης διαλειτουργικότητα των υποδομών· και iii) να διασφαλιστεί η πλήρης πληροφόρηση των χρηστών και να παρέχονται αρκετές δυνατότητες πληρωμών.

Η εκπλήρωση του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές και η ανάπτυξη κοινής ενωσιακής αγοράς μεταφορών προϋποθέτουν την πλήρη συνδεσιμότητα των συστημάτων και την απρόσκοπτη μετακίνηση των χρηστών σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με οχήματα, σκάφη και αεροσκάφη χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Αυτό με τη σειρά του προϋποθέτει τη δημιουργία επαρκούς αριθμού και πλήρως διαλειτουργικών υποδομών σε διασυνοριακό επίπεδο. Μόνο ένα κοινό ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο μπορεί να υπηρετήσει αυτούς τους στόχους. Η παρούσα πρωτοβουλία θα συμβάλει στη συνεκτική και συστηματική ανάπτυξη και διάθεση νέων στόλων οχημάτων, υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, καθώς και πληροφοριών και υπηρεσιών για τους χρήστες.

1.2. Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η παρούσα πρωτοβουλία συνδυάζεται με τις άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής της δέσμης «Fit for 55». Η παρούσα πρωτοβουλία συμπληρώνει κυρίως: i) τους κανονισμούς σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων και των νέων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων[10] και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων[11]· και ii) τη νομοθετική πρόταση σχετικά με τα νέα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων αυτοκινήτων και των νέων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για την περίοδο μετά το 2020, που εντάσσεται επίσης στο πλαίσιο της δέσμης «Fit for 55»[12]. Τα πρότυπα

---

9 COM(2020) 690 final.

10 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011, ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

11 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 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.

12 COM(2021)556. Πρόταση κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 σχετικά με την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τις μεγαλόπνοες κλιματικές φιλοδοξίες της Ένωσης.

επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, δημιουργώντας έτσι ζήτηση για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η παρούσα πρωτοβουλία θα διευκολύνει τη μετάβαση αυτή καθώς διασφαλίζει την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα στις οδικές μεταφορές.

Η παρούσα πρωτοβουλία συνδέεται επίσης άμεσα με την αναθεώρηση της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας[13], τον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη βιωσιμότητα των αερομεταφορών (πρωτοβουλία «RefuelEU Aviation»)[14] και την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις θαλάσσιες μεταφορές (πρωτοβουλία «FuelEU Maritime»)[15], καθώς οι νομοθετικές αυτές πράξεις ορίζουν υποχρεώσεις σχετικά με την προσφορά και τη ζήτηση των ανανεώσιμων και των χαμηλών εκπομπών άνθρακα καυσίμων κίνησης. Καθεμία από τις πράξεις αυτές ενθαρρύνει την αύξηση της προσφοράς ή της ζήτησης των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων σε έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

Όσον αφορά τις πλωτές μεταφορές, η παρούσα πρωτοβουλία πληροί τη ρητή απαίτηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για υποχρέωση των ελλιμενισμένων σκαφών να χρησιμοποιούν την παρεχόμενη από ξηράς ηλεκτρική ενέργεια. Η πρωτοβουλία συμπληρώνει πλήρως την πρωτοβουλία «Fuel EU maritime», καθώς διασφαλίζει την εγκατάσταση υποδομών που παρέχουν από ξηράς επαρκή ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας εντός των λιμένων, ώστε να παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια στα επιβατηγά πλοία (περιλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων ro-ro, των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών και των κρουαζιερόπλοιων) και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που είναι ελλιμενισμένα, και ανταποκρίνεται στη ζήτηση της αγοράς για αέρια που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα [πρόκειται συγκεκριμένα για το βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο και τα συνθετικά αέρια καύσιμα (συνθετικό φυσικό αέριο)]. Ωστόσο, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ισχύος των επιβατηγών πλοίων, όσο αυτά βρίσκονται ελλιμενισμένα, διαφέρουν ανά κατηγορία πλοίου, και έτσι οι επενδυτικές ανάγκες σε επίπεδο λιμένα είναι διαφορετικές. Το γεγονός αυτό πρέπει να συνδυαστεί με τα διαφορετικά λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τη διάταξη και τους τερματικούς τους σταθμούς. Για τον λόγο αυτό, στην πρωτοβουλία «FuelEU maritime» γίνεται περαιτέρω διάκριση μεταξύ των επιβατηγών πλοίων, τα οποία υποδιαιρούνται σε δύο κατηγορίες: στην πρώτη κατηγορία υπάγονται τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και στη δεύτερη κατηγορία τα υπόλοιπα επιβατηγά πλοία, μεταξύ αυτών και τα κρουαζιερόπλοια. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρωτοβουλία, σε συνδυασμό με την πρωτοβουλία «FuelEU maritime», έρχεται να επιλύσει το γνωστό πρόβλημα «της κότας και του αβγού»: λόγω της πολύ μικρής ζήτησης που εκδηλώνεται από τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων για σύνδεση με το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας όσο τα πλοία είναι ελλιμενισμένα, οι επενδύσεις των λιμένων σε συστήματα για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θεωρούνται ασύμφορες. Η περιορισμένη διείσδυση υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους λιμένες είναι πολύ πιθανό να υπονομεύσει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, κυρίως για τους επενδυτές που

13 Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη βιωσιμότητα των αερομεταφορών.

15 COM(2021) 562, πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις θαλάσσιες μεταφορές.

επενδύουν για πρώτη φορά, καθώς τα σκάφη που δεν διαθέτουν υποδομές για να τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά θα μεταφέρουν ενδεχομένως τις εμπορικές τους δραστηριότητες σε άλλους λιμένες. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να οριστούν ελάχιστες απαιτήσεις για τους θαλάσσιους λιμένες σε όλο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Η πρωτοβουλία λειτουργεί επίσης συμπληρωματικά προς την πρωτοβουλία «ReFuelEU aviation». Ενισχύει την ώθηση που δίνει η προαναφερθείσα πρωτοβουλία στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, για τα περισσότερα από τα οποία δεν χρειάζεται να αναπτυχθούν χωριστές υποδομές ανεφοδιασμού, και περιλαμβάνει διατάξεις για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε όλα τα σταθμευμένα αεροσκάφη, υποστηρίζοντας έτσι την απαλλαγή του τομέα των αερομεταφορών από τον άνθρακα.

Παράλληλα με τη νομοθετική πρόταση, η Επιτροπή θα ανταποκριθεί στην ανάγκη αύξησης των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας (Ε&Κ), υποστηρίζοντας κυρίως την από κοινού προγραμματισμένη σύμπραξη «Zero-emission waterborne transport» («Πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών») που προτάθηκε από την τεχνολογική πλατφόρμα «Waterborne» στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», την κοινή επιχείρηση «Clean Sky 2» και την κοινή επιχείρηση «Clean Hydrogen» που υλοποιείται σε συνέργεια με αυτές τις δύο συμπράξεις στον τομέα των μεταφορών.

Η παρούσα πρωτοβουλία συνδέεται επίσης με την αναθεώρηση της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Στόχος της είναι να διασφαλίσει ότι η έλλειψη υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης δεν θα αποτελέσει τροχοπέδη για τη συνολική διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα στον τομέα των μεταφορών, εφόσον για τα καύσιμα αυτά πρέπει να δημιουργούνται χωριστές υποδομές. Σε ενωσιακό επίπεδο, δεν υπάρχει μέσο πολιτικής, αντίστοιχο της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που να μπορεί να διασφαλίσει την ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς με παρόμοιο τρόπο. Η παρούσα πρωτοβουλία συνδέεται επίσης στενά με την επικείμενη πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών[16]. Η προγραμματισμένη αναθεώρηση του εν λόγω κανονισμού θα προβλέπει τη χρησιμοποίηση και την επέκταση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που έχουν ήδη αναπτυχθεί στο πλαίσιο μεμονωμένων έργων στους διαδρόμους του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Παραπέμποντας συστηματικά στις διατάξεις της παρούσας πρωτοβουλίας, η αναθεώρηση του κανονισμού θα διασφαλίσει την επαρκή κάλυψη του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ με τέτοιες υποδομές.

Διασφαλίζοντας την εγκατάσταση των αναγκαίων υποδομών για οχήματα και σκάφη μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, η παρούσα πρωτοβουλία θα συμπληρώσει επίσης μια σειρά από άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής της δέσμης «Fit for 55» οι οποίες τονώνουν τη ζήτηση για τα οχήματα αυτά, ορίζοντας ενδεικτικές τιμές που ενσωματώνουν το κλιματικό και περιβαλλοντικό εξωτερικό κόστος των ορυκτών καυσίμων· στις πρωτοβουλίες αυτές συγκαταλέγεται η αναθεώρηση του συστήματος εμπορίας των δικαιωμάτων εκπομπών[17] και η αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων[18]

1.3. Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Η παρούσα πρωτοβουλία πρέπει να υλοποιηθεί σε συνδυασμό με την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων[19], η οποία εστιάζει στις ιδιωτικές υποδομές

16 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.
17 Οδηγία 2003/87/ΕΚ.
18 Οδηγία 2003/96/ΕΚ.
19 Οδηγία 2010/31/ΕΕ.

ανεφοδιασμού, ορίζοντας απαιτήσεις για τη σταδιακή εγκατάσταση επιπλέον υποδομών ανεφοδιασμού εντός των κτιρίων. Η σχέση μεταξύ των δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών ανεφοδιασμού εξετάστηκε διεξοδικά στην εκτίμηση επιπτώσεων που υποστηρίζει την παρούσα πρωτοβουλία πολιτικής.

Διασφαλίζοντας την εγκατάσταση των αναγκαίων υποδομών για οχήματα και σκάφη μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, η παρούσα πρωτοβουλία συμπληρώνει επίσης τις προσπάθειες χάραξης πολιτικής για την επιβολή οδικών τελών που αποσκοπούν, και αυτές με τη σειρά τους, στην τόνωση της ζήτησης για αυτά τα οχήματα. Ο σκοπός εν προκειμένω είναι να ενσωματωθεί καλύτερα το κλιματικό και περιβαλλοντικό εξωτερικό κόστος των ορυκτών καυσίμων, όπως επιδιώκεται με την οδηγία για την Ευρωβινιέτα[20] που τελεί επί του παρόντος υπό αναθεώρηση.

Άλλο μέσο πολιτικής που αποσκοπεί στην αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές είναι η οδηγία για τα καθαρά οχήματα[21]. Η επέκταση των υποδομών και η ταχύτερη διάθεση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά θα διευκολύνουν έμμεσα την ενσωμάτωση καθαρών οχημάτων στους στόλους των δημόσιων οχημάτων. Ωστόσο, οι στόλοι δημόσιων οχημάτων (και κυρίως οι στόλοι των λεωφορείων) χρησιμοποιούν συνήθως τα δικά τους σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, και όχι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές. Η σύνδεση με την οδηγία εντοπίζεται κυρίως στην τυποποίηση με την οποία διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα.

Η ενσωμάτωση περισσότερων υδρογονοκίνητων οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή στον στόλο της ΕΕ αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής της Επιτροπής για το υδρογόνο[22] και της στρατηγικής της ΕΕ για την ενοποίηση του έξυπνου ενεργειακού συστήματος[23]· η ανεπαρκής διαθεσιμότητα των αντίστοιχων υποδομών για οχήματα είναι πιθανό να υπονομεύσει αυτές τις φιλοδοξίες.

Διευκολύνοντας τη διάθεση ολοένα και περισσότερων οχημάτων με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, η παρούσα πρωτοβουλία συμβάλλει επίσης στον φιλόδοξο στόχο της μηδενικής ρύπανσης που περιλαμβάνεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, συμπληρώνοντας τα πρότυπα για τις εκπομπές ρύπων Euro 6 (για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα)[24] και Euro VI (για τα λεωφορεία και τα φορτηγά)[25], τα οποία προβλέπουν οριακές τιμές εκπομπών για όλα τα οχήματα.

Τέλος, η παρούσα πρωτοβουλία υλοποιείται σε συνδυασμό με την οδηγία για τα συστήματα ευφυών μεταφορών[26], για την οποία η Επιτροπή προτίθεται να παρουσιάσει πρόταση αναθεώρησης προς το τέλος του έτους, καθώς και με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της, ιδίως με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό σχετικά με την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο[27]. Επειδή το περιβάλλον των δεδομένων για τα εναλλακτικά καύσιμα εξελίσσεται ταχύτατα, στην παρούσα πρωτοβουλία πρέπει να προσδιοριστούν τα είδη δεδομένων που πρέπει να κοινοποιούνται σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο που προβλέπεται στην οδηγία για τα συστήματα ευφυών μεταφορών.

Το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» αποτελεί το βασικό πρόγραμμα χρηματοδότησης της ΕΕ

20 Οδηγία 1999/62/ΕΚ.
21 Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299 final.
24 Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007.
25 Κανονισμός (ΕΚ) 595/2009.
26 Οδηγία 2010/40/ΕΕ.
27 Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962.

για την έρευνα και την καινοτομία[28]. Το πρόγραμμα εστιάζει στην κλιματική αλλαγή, συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του ΟΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τονώνει την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της ΕΕ. Το σκέλος του προγράμματος «Ομάδα 5: κλίμα ενέργεια και κινητικότητα» αποσκοπεί στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, καθιστώντας τους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών πιο φιλικούς προς το κλίμα και το περιβάλλον, πιο αποτελεσματικούς και ανταγωνιστικούς, ευφυέστερους, ασφαλέστερους και ανθεκτικότερους. Η ευρωπαϊκή έρευνα και καινοτομία μπορεί να ενθαρρύνει, να καθοδηγήσει και να επιταχύνει το μετασχηματιστικό θεματολόγιο της Πράσινης Συμφωνίας, υπαγορεύοντας, δοκιμάζοντας και παρουσιάζοντας λύσεις, εξετάζοντας μέτρα αντιστάθμισης και διασφαλίζοντας ότι η πολιτική είναι συνεκτική, φιλική προς την καινοτομία και τεκμηριωμένη. Οι συμπράξεις για τις οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών (2Zero), για τη συνδεδεμένη, συνεργατική και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (CCAM), για την ευρωπαϊκή βιομηχανική αλυσίδα αξίας παραγωγής συσσωρευτών (Batt4EU), για το καθαρό υδρογόνο, για τη μετάβαση στην καθαρή ενέργεια και για την προώθηση της μετάβασης των πόλεων σε ένα βιώσιμο μέλλον θα διαδραματίσουν κομβικό ρόλο στην υλοποίηση της κλιματικά ουδέτερης και φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας. Η αποστολή του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για τις ουδέτερες κλιματικά και έξυπνες πόλεις[29] αποσκοπεί στην υποστήριξη, προώθηση και προβολή του συστημικού μετασχηματισμού 100 ευρωπαϊκών πόλεων προς την κατεύθυνση της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2030.

Η πολιτική συνοχής θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο, υποστηρίζοντας τη μετάβαση όλων των περιφερειών σε μια πιο πράσινη και κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής μπορούν να υποστηρίξουν τις επενδύσεις στην καινοτομία και στην ανάπτυξη, ιδίως στα λιγότερο ανεπτυγμένα κράτη μέλη και στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες. Η πολιτική συνοχής θα προσφέρει στήριξη σε ένα βιώσιμο, ευφυές και ανθεκτικό σύστημα μεταφορών, καλύπτοντας όλους τους τρόπους μεταφοράς και όλα τα επίπεδα του συστήματος μεταφορών σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις και προτεραιότητες που προσδιορίζονται στα εθνικά και περιφερειακά προγράμματα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

2.1. Νομική βάση

Για να διασφαλίσει την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) καθιερώνει την αρμοδιότητα της Ένωσης να θεσπίζει διατάξεις, αφενός για την κοινή πολιτική μεταφορών στον τίτλο VI (άρθρα 90-91), και αφετέρου για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τίτλο XVI (άρθρα 170-171). Με βάση αυτό το νομικό πλαίσιο, η δράση της Ένωσης συμβάλλει στη βελτίωση του συντονισμού με σκοπό την ομοιόμορφη και ευρεία ανάπτυξη των εγκαταστάσεων εναλλακτικών καυσίμων, χωρίς να στηρίζεται αποκλειστικά και μόνο στα κράτη μέλη. Η δράση αυτή διευκολύνει την κυκλοφορία των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων παντού στην Ένωση, ωφελώντας τόσο τους μεμονωμένους χρήστες όσο και τις επιχειρήσεις. Επίσης, αποτρέπει την ελλιπή ή αποσπασματική ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία αποτελεί τροχοπέδη στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και αποθαρρύνει την παραγωγή οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών από την αυτοκινητιστική βιομηχανία.

[28] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_el.

[29] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_el.

Προκειμένου να εκπληρωθούν οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για τη μείωση των εκπομπών των μεταφορών (όπως επιβεβαιώθηκε στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα) τα οχήματα και τα σκάφη μηδενικών και χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να αυξηθούν αισθητά. Για να αυξηθούν όμως τα οχήματα αυτά, θα πρέπει προηγουμένως να αναπτυχθεί ένα συνεκτικό και ολοκληρωμένο δίκτυο πλήρως διαλειτουργικών υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο θα επιτρέπει στα οχήματα εναλλακτικών καυσίμων να κυκλοφορούν παντού στην Ένωση. Όπως σημειώθηκε κατά τη θέσπιση της ισχύουσας οδηγίας, το δίκτυο αυτό είναι αδύνατο να αναπτυχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα και απαιτείται, αντίθετα, η παρέμβαση της Ένωσης.

2.2. Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η ενωσιακή προστιθέμενη αξία της παρούσας παρέμβασης σε επίπεδο αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και συνεργειών υπογραμμίζεται κατά την αξιολόγηση της ισχύουσας οδηγίας, η οποία συνδέεται με την αξιολόγηση των εθνικών εκθέσεων εφαρμογής που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη. Σύμφωνα με την αξιολόγηση, η ανάπτυξη ενός κοινού ενωσιακού πλαισίου συνέβαλε έως έναν βαθμό στην αποφυγή του κατακερματισμού. Το πλαίσιο αυτό υποστήριξε τη χάραξη εθνικών πολιτικών για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τα κράτη μέλη και υποστήριξε τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού εντός του κλάδου. Ενθαρρύνοντας τη διαλειτουργικότητα, την κατάρτιση σχετικών τεχνικών προτύπων και τον καθορισμό στόχων με παρόμοια χρονοδιαγράμματα, η δράση σε επίπεδο Ένωσης περιόρισε έως έναν βαθμό το κόστος και αύξησε την οικονομική αποδοτικότητα, δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας, αποτρέποντας την επικάλυψη προσπαθειών και πόρων και χρηματοδοτώντας επενδύσεις για υποδομές. Η εφαρμογή της οδηγίας (και των υποστηρικτικών της δραστηριοτήτων) διευκόλυναν τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών για τα εναλλακτικά καύσιμα μεταξύ των σχετικών φορέων του κλάδου και των δημόσιων φορέων. Χωρίς την οδηγία, το πιθανότερο είναι ότι η συνεργασία αυτή δεν θα είχε ξεκινήσει.

Χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης, θα ήταν μάλλον απίθανο να αναπτυχθεί ένα συνεκτικό και πλήρες δίκτυο πλήρως διαλειτουργικών υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τα κράτη μέλη, που να διασφαλίζει τη δυνατότητα μετακίνησης με οχήματα εναλλακτικών καυσίμων παντού στην Ένωση. Η ανάπτυξη αυτού του δικτύου αποτελεί με τη σειρά του προαπαιτούμενο της διείσδυσης των οχημάτων αυτών στην αγορά της Ένωσης, γεγονός που έχει καίρια σημασία για την εκπλήρωση των μεγαλόπνοων κλιματικών φιλοδοξιών της ΕΕ έως το 2030.

2.3. Αναλογικότητα

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται. Όλα τα μέτρα θεωρούνται αναλογικά όσον αφορά τις επιπτώσεις τους, όπως αποδείχθηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία[30]. Η προτεινόμενη παρέμβαση ορίζει πιο δεσμευτικές απαιτήσεις για τα κράτη μέλη, προβλέποντας τη χρήση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων εντός της Ένωσης. Με τον τρόπο αυτό η ΕΕ θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις μεγαλόπνοες κλιματικές και ενεργειακές της φιλοδοξίες έως το 2030 και να εκπληρώσει τον ευρύτερο στόχο της επίτευξης της κλιματικής ουδετερότητας έως το

[30] SWD(2021) 631, «Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ».

2050, στόχος που αποτυπώνεται, μεταξύ άλλων, στα πρότυπα εκπομπών CO_2 για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα και στη διασυνοριακή συνδεσιμότητα των εν λόγω οχημάτων στο κεντρικό και εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Η εμπειρία από την εφαρμογή της ισχύουσας οδηγίας καταδεικνύει την ανάγκη υλοποίησης της παρούσας αναθεωρητικής παρέμβασης. Η εφαρμογή της ισχύουσας οδηγίας οδηγεί στην άνιση επέκταση των υποδομών στα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να μην δημιουργείται το πυκνό δίκτυο υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που χρειάζεται επειγόντως η Ένωση. Το πρόβλημα αυτό παρουσιάστηκε εκτενώς στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων[31] και στην εκτίμηση επιπτώσεων που υποστηρίζει την τρέχουσα πρωτοβουλία. Καθώς η φύση και οι διαστάσεις αυτού του προβλήματος είναι παρόμοιες σε όλα τα κράτη μέλη, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η διασυνοριακή κινητικότητα εντός της Ένωσης είναι αναγκαία και δημιουργεί προστιθέμενη αξία για τα οχήματα εναλλακτικών καυσίμων, γεγονός που δικαιολογεί επαρκώς τη δραστηριοποίηση της Ένωσης.

Η παρούσα πρωτοβουλία δημιουργεί ένα σταθερό και διαφανές πλαίσιο πολιτικής, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών και ενθαρρύνοντας έτσι τις επενδύσεις στις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Καθιερώνει ένα κοινό πλαίσιο κανόνων στο οποίο μπορούν να βασιστούν τα κράτη μέλη ώστε να ξεκινήσουν την κατασκευή πρόσθετων υποδομών και να καλύψουν τη ζήτηση των αγορών για οχήματα, με βάση έναν σαφή και διαφανή μηχανισμό στόχων που ισχύει σε όλη την Ένωση.

2.4. Επιλογή της νομικής πράξης

Ενώ από την εκτίμηση επιπτώσεων προέκυψε ότι η οδηγία αποτελεί την προτιμότερη επιλογή πολιτικής, η Επιτροπή επέλεξε να προτείνει κανονισμό. Ο κανονισμός επιλέχθηκε επειδή μπορεί να διασφαλίσει τη γρήγορη και συνεκτική ανάπτυξη ενός πυκνού και εκτεταμένου δικτύου πλήρως διαλειτουργικών υποδομών επαναφόρτισης σε όλα τα κράτη μέλη. Η επιλογή αυτή είναι βέβαια δικαιολογημένη αν ληφθεί υπόψη η ανάγκη για άμεση και συνεκτική εφαρμογή των στόχων που ορίστηκαν σε επίπεδο κρατών μελών για την ανάπτυξη ενός ελάχιστου αριθμού υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου οχημάτων, αλλά και των υποχρεωτικών στόχων για την απόσταση που πρέπει να έχουν μεταξύ τους οι υποδομές αυτές στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, καθώς οι πρώτοι στόχοι που πρότειναν τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν επιτευχθεί το αργότερο έως το 2025. Αν ληφθεί υπόψη αυτό το χρονοδιάγραμμα, η σταδιακή επέκταση ενός αρκετά πυκνού και εκτεταμένου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης με τον ίδιο ρυθμό και υπό τις ίδιες προϋποθέσεις έχει πλέον πολύ μεγάλη σημασία για την απολύτως αναγκαία επιτάχυνση του ρυθμού διείσδυσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει, πριν ακόμα από το 2025, να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν σχέδια και μέτρα για να επιτύχουν τους στόχους. Ο νέος κανονισμός θα προβλέπει υποχρεώσεις που θα είναι σαφώς δεσμευτικές και θα έχουν άμεση ισχύ για τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο, διασφαλίζοντας τη συνεκτική και έγκαιρη ισχύ και μεταφορά τους σε όλα τα κράτη της ΕΕ ταυτόχρονα. Με τον κανονισμό αποκλείεται το ενδεχόμενο να υπάρξουν καθυστερήσεις και ανακολουθίες στις εθνικές διαδικασίες μεταφοράς, και δημιουργούνται έτσι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τις αγορές, οι οποίοι θα συμβάλουν στη σταδιακή εγκατάσταση επιπλέον υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση. Με τον κανονισμό θεσπίζεται ισχυρότερος μηχανισμός διακυβέρνησης, ο οποίος παρακολουθεί την

[31] COM(2021) 103 final.

πρόοδο που σημειώνουν τα κράτη μέλη για την επίτευξη των στόχων και παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να θεσπίσουν τα κατάλληλα κίνητρα για να μπορέσουν να αναπτύξουν ανταγωνιστικές αγορές επαναφόρτισης. Τα σαφή χρονοδιαγράμματα για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών με σκοπό την επίτευξη των στόχων, οι ισχυροί μηχανισμοί παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και οι διατάξεις για τη λήψη διορθωτικών μέτρων από τα κράτη μέλη μπορούν να διευκολύνουν την αποτελεσματική γενικά παρακολούθηση και καθοδήγηση των προσπαθειών που καταβάλλονται στα κράτη μέλη για την επίτευξη των στόχων. Η παρούσα πρωτοβουλία διασφαλίζει αυτήν την προσέγγιση.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

3.1. Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας

Σύμφωνα με την εκ των υστέρων αξιολόγηση REFIT, η οδηγία υποστήριξε τη θέσπιση πολιτικών και μέτρων για τη σταδιακή εγκατάσταση επιπλέον υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα κράτη μέλη, μέσω κυρίως της απαίτησης για θέσπιση εθνικών πλαισίων πολιτικής (ΕΠΠ)[32].

Ωστόσο, κατά την αξιολόγηση επισημάνθηκαν επίσης και οι αδυναμίες του ισχύοντος πλαισίου πολιτικής. Επιπλέον, ο βασικός στόχος της οδηγίας, και πιο συγκεκριμένα η διασφάλιση της συνεκτικής ανάπτυξης της αγοράς στην ΕΕ, δεν έχει ακόμα εκπληρωθεί. Παρατηρούνται αδυναμίες στους ακόλουθους κυρίως τρεις τομείς: i) έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών που να επιτρέπει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων εντός της ΕΕ· ii) ανάγκη κατάρτισης πρόσθετων κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας ενόψει της εμφάνισης νέων τεχνολογιών· και iii) έλλειψη αναλυτικής πληροφόρησης των χρηστών, ομοιόμορφων και εύχρηστων μεθόδων πληρωμών και πλήρως διαφανών τιμών εντός της Ένωσης.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της αξιολόγησης, έξι έτη μετά τη θέσπιση της οδηγίας, η ευρωπαϊκή αγορά υποδομών εναλλακτικών καυσίμων βρίσκεται στο σύνολό της σε νηπιακό ακόμα στάδιο ανάπτυξης, μολονότι σε ορισμένα τμήματα της ΕΕ οι αγορές σταδιακά ωριμάζουν. Επειδή η εγκατάσταση επαρκούς αριθμού υποδομών έχει γενικά μεγάλη σημασία για την αναγκαία διείσδυση των οχημάτων και σκαφών στην αγορά ενόψει των μεγαλόπνοων κλιματικών φιλοδοξιών του 2030, στην αξιολόγηση της οδηγίας συνιστάται να διατηρηθεί μεν η νομοθεσία, αλλά να αναθεωρηθεί.

3.2. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη έλαβε διαφορετικές μορφές.

Από τις 6 Απριλίου έως τις 4 Μαΐου 2020 διενεργήθηκε δημόσια διαβούλευση για την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων (ΑΕΕ)[33] της παρούσας πρωτοβουλίας. Η Επιτροπή έλαβε 86 απαντήσεις, κατά βάση από εταιρείες και επαγγελματικές ενώσεις (61). Στην ΑΕΕ συμμετείχαν επίσης ΜΚΟ και πολίτες, όπως και ένα δίκτυο πόλεων.

---

32 SWD(2021) 637.

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive.

Από τις 6 Απριλίου 2020 έως τις 29 Ιουνίου 2020 η Επιτροπή διοργάνωσε ανοικτή δημόσια διαβούλευση. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης κάλεσε όλα τα μέλη του κοινού και τις οργανώσεις να καταθέσουν παρατηρήσεις τόσο για την αξιολόγηση όσο και για την εκτίμηση επιπτώσεων[34]. Συνολικά, ελήφθησαν 324 απαντήσεις.

Από τον Οκτώβριο του 2020 έως τον Ιανουάριο του 2021 διενεργήθηκαν στοχευμένες συνεντεύξεις και έρευνες με ενδιαφερόμενα μέρη: η Επιτροπή διενήργησε διερευνητικές συνεντεύξεις με εκπροσώπους των σημαντικότερων ενδιαφερόμενων σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου κυρίως να υποστηρίξει και να εξειδικεύσει τον συνολικό ορισμό του προβλήματος και τις πιθανές επιλογές πολιτικής. Διενήργησε πρόσθετες συνεντεύξεις και διένειμε διαδικτυακό ερωτηματολόγιο στους άμεσα ενδιαφερόμενους που εκπροσωπούσαν δημόσιες αρχές και άλλους δημόσιους φορείς (εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, φορείς της ΕΕ), εκπροσώπους της βιομηχανίας (μεταξύ αυτών και σχετικές ενώσεις) και μέλη της κοινωνίας των πολιτών (ΜΚΟ, οργανώσεις καταναλωτών).

Από τον Δεκέμβριο του 2020 έως τον Φεβρουάριο του 2021 διενεργήθηκαν στοχευμένες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, οι οποίες διοργανώθηκαν από τον εμπειρογνώμονα που ήταν υπεύθυνος για την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων. Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων διενεργήθηκαν στοχευμένες έρευνες σε επίπεδο βασικών ενδιαφερομένων και στοχευμένες συνεντεύξεις, ενώ ζητήθηκε από τους ενδιαφερόμενους να διαβιβάσουν στοιχεία και συγκεκριμένες πληροφορίες με σκοπό κυρίως την ανάπτυξη μεθοδολογίας για να προσδιοριστεί ο «επαρκής αριθμός» υποδομών και να υποστηριχθεί η εκτίμηση επιπτώσεων των πιθανών μέτρων πολιτικής.

3.3. Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας

Κατά την εκπόνηση της παρούσας πρωτοβουλίας, η Επιτροπή βασίστηκε στις διαπιστώσεις της εκ των υστέρων αξιολόγησης της οδηγίας[35]. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας της διαβούλευσης οι ενδιαφερόμενοι κοινοποίησαν πολλές πληροφορίες, καθώς και συμπληρωματικά στοιχεία, τα οποία διαβίβαζαν περιστασιακά οι ίδιοι στην Επιτροπή. Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε μια συνοδευτική εξωτερική υποστηρικτική μελέτη που διενεργήθηκε από εμπειρογνώμονα[36]. Η Επιτροπή βασίστηκε επίσης στην ευρεία διαβούλευση που διενήργησε με το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές, την ομάδα εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τα εναλλακτικά καύσιμα. Η διαβούλευση με το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές διενεργήθηκε από τον Οκτώβριο του 2018 έως τον Νοέμβριο του 2019 και επικεντρώθηκε στα προβλήματα και στις πολιτικές που απαιτούνται μελλοντικά στον τομέα των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων[37]. Συνολικά, οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων ήταν πολλές σε αριθμό, και σε μεγάλο βαθμό διεξοδικές και αντιπροσωπευτικές των διαφόρων ομάδων ενδιαφερομένων.

3.4. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου έλαβε την προσωρινή έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων στις 7 Απριλίου 2021 και εξέδωσε θετική γνώμη στις 7 Μαΐου 2021. Σύμφωνα με την επιτροπή, υπήρχαν πολλά περιθώρια βελτίωσης καθώς ή έκθεση έπρεπε: α) να ορίζει με μεγαλύτερη ακρίβεια τις διαφορές μεταξύ των επιλογών πολιτικής και τη σύνδεση της εκάστοτε

---

34 Οι παρατηρήσεις της αξιολόγησης αναλύθηκαν στην έκθεση για τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη που συνοδεύει την τελική έκθεση της αξιολόγησης.

35 SWD(2021) 637.

36 Τελική έκθεση, υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων με τίτλο «Εκτίμηση επιπτώσεων της αναθεώρησης της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (2014/94/ΕΕ)», 2021.

37 Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις εργασίες του φόρουμ συγκεντρώθηκαν στην περιεκτική έκθεση της ολομέλειας του φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές τον Νοέμβριο του 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

επιλογής με τα προβλήματα που είχαν εντοπιστεί· και β) να γίνει περισσότερο επεξηγηματική, ώστε να είναι σαφές αν τα αποτελέσματα που αναμένεται να προκύψουν θα οφείλονται στην παρούσα πρωτοβουλία, σε άλλες πολιτικές ή σε συνδυασμό των δύο.

Η οριστική έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή και αξιολόγηση της προστιθέμενης αξίας της πρωτοβουλίας και της σύνδεσής της με τις άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής. Τα θέματα αυτά παρατίθενται στις ενότητες 1.3, 3.3 και 8.1 της έκθεσης για την εκτίμηση επιπτώσεων. Αναλυτική περιγραφή των επιλογών πολιτικής περιλαμβάνεται στην ενότητα 5 ενώ περιεκτική ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών παρουσιάζεται στην ενότητα 6. Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

– *Επιλογή πολιτικής 1:* **ουσιώδεις τροποποιήσεις στην οδηγία**. Ο καθορισμός στόχων σε εθνικό επίπεδο και η υποβολή εκθέσεων βάσει του εθνικού πλαισίου πολιτικής παραμένει σημαντικός πυλώνας, ο οποίος ενισχύεται από υποχρεωτικούς στόχους σχετικά με την ανάπτυξη σημείων ηλεκτρικής επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με βάση την αύξηση του στόλου οχημάτων. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θεσπίζονται υποχρεωτικοί στόχοι για την απόσταση που πρέπει να έχουν μεταξύ τους τα σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης και τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, ενώ περιλαμβάνονται και λίγες διατάξεις για τον ανεφοδιασμό με υδρογόνο στους αστικούς κόμβους. Υποχρεωτικοί στόχοι θεσπίζονται επίσης τόσο για τα ακινητοποιημένα αεροσκάφη όσο και για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους θαλάσσιους λιμένες και στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, λαμβάνονται υπόψη ορισμένες πτυχές για την ποιότητα των υποδομών προκειμένου να βελτιωθούν η διαλειτουργικότητα και η πληροφόρηση των χρηστών.

– *Επιλογή πολιτικής 2:* **πιο ουσιώδεις τροποποιήσεις στην οδηγία σε σύγκριση με την επιλογή 1**. Πέραν των υποχρεωτικών στόχων για την ανάπτυξη σημείων ηλεκτρικής επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με βάση την αύξηση του στόλου οχημάτων, θεσπίζονται στόχοι για την απόσταση που πρέπει να έχουν μεταξύ τους όλες οι υποδομές που εξυπηρετούν οδικά οχήματα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, μεταξύ άλλων και στους αστικούς κόμβους που φιλοξενούν υποδομές για βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στο πλαίσιο της επιλογής αυτής, προβλέπονται επίσης πιο αναλυτικές διατάξεις για τους λιμένες και τους αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ και εναρμονίζονται περαιτέρω οι δυνατότητες πληρωμών, οι υλικές προδιαγραφές και οι προδιαγραφές επικοινωνίας των υποδομών, καθώς και τα δικαιώματα των καταναλωτών κατά τη φόρτιση του οχήματος. Επίσης, ενισχύονται οι διατάξεις για τη διαφάνεια των τιμών και για την επιπλέον πληροφόρηση των χρηστών καθώς, μεταξύ άλλων, προβλέπεται η τοποθέτηση φυσικής σήμανσης στις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

– *Επιλογή πολιτικής 3:* **αντικατάσταση της οδηγίας από κανονισμό** (και, κατ' επέκταση, εφαρμογή ακόμα πιο δεσμευτικής νομικής πράξης). Πέραν των υποχρεωτικών στόχων της επιλογής 2 που βασίζονται στην αύξηση του στόλου και στην απόσταση των υποδομών, στην επιλογή αυτή ορίζονται επιπλέον στόχοι σχετικά με την τοποθεσία εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και επιπλέον στόχοι για βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στο πλαίσιο της επιλογής αυτής, ορίζονται επίσης ακόμα πιο φιλόδοξοι στόχοι για τις λιμενικές υποδομές, ενώ οι πληρωμές μέσω τερματικού γίνονται υποχρεωτικές και αποτελούν πλέον τη μοναδική επιλογή πληρωμής στις νέες υποδομές ταχείας φόρτισης.

Επειδή η επιλογή 2 διασφαλίζει την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των στόχων που επιτυγχάνονται και του κόστους εφαρμογής, χαρακτηρίστηκε η καλύτερη επιλογή πολιτικής. Ωστόσο, η επιλογή πολιτικής 2 θα μπορούσε κάλλιστα να οδηγήσει στην έκδοση κανονισμού και να επισπεύσει έτσι την εφαρμογή των διατάξεων. Η εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή των ρυθμιστικών μέτρων που προβλέπονται στο πλαίσιο των διαφορετικών επιλογών πολιτικής.

3.5. Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου

Οι πολιτικές για την προσφορά επαρκούς αριθμού και πλήρως διαλειτουργικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού πρέπει να γίνουν πολύ περισσότερο φιλόδοξες προκειμένου να υποστηριχθεί η αναγκαία διείσδυση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά, σύμφωνα και με τη φιλοδοξία που χαρακτηρίζει συνολικά τις πολιτικές της δέσμης «Fit for 55» και τις σχετικές πολιτικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί. Για να διασφαλιστεί η καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου πρέπει να οριστούν αναγκαίες ελάχιστες απαιτήσεις για τις δημόσιες αρχές και τους παράγοντες της αγοράς. Το σχετικό υψηλότερο κόστος που πρέπει να καταβάλλουν οι δημόσιες αρχές για να υποστηρίξουν τη σταδιακή εγκατάσταση επιπλέον υποδομών, ιδίως στις περιοχές του δικτύου μεταφορών στις οποίες η ζήτηση είναι χαμηλή, πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της αισθητής αύξησης της ζήτησης από τους χρήστες και των μεγάλων περιθωρίων ανάπτυξης της αγοράς. Η επανεξέταση των πολιτικών που περιλαμβάνονται στη δέσμη «Fit for 55» θα οδηγήσει στη διείσδυση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά και στη εξυπηρέτηση των σκαφών που διαθέτουν υποδομές για να τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά. Η εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνει πλήρη ανάλυση του κόστους και του οφέλους, καθώς και σύνοψη στο παράρτημα 3.

Με την επανεξέταση αυξάνεται συνολικά ο βαθμός φιλοδοξίας των πολιτικών, αλλά την ίδια στιγμή επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό και η απλούστευση της νομοθεσίας. Η απλούστευση αφορά πρωτίστως τους διαχειριστές των υποδομών φόρτισης και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας. Ο καθορισμός σαφών και κοινών ελάχιστων απαιτήσεων θα απλουστεύσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των διαχειριστών, καθώς θα ισχύουν οι ίδιες περίπου ελάχιστες απαιτήσεις σε όλα τα κράτη μέλη. Με τις απαιτήσεις αυτές θα απλουστευτεί η χρήση των υποδομών για τους ιδιώτες και τις επιχειρήσεις (που προς το παρόν καλούνται να εξοικειωθούν με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους χρήσης) και θα παρέχονται πιο καινοτόμες υπηρεσίες. Η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στο άρτιο αυτό πανευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα αυξηθεί, με αποτέλεσμα να ενισχυθεί τόσο η συνολική κερδοφορία των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού όσο και η σταθερότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Όλοι οι παράγοντες της αγοράς και οι ομάδες χρηστών θα ωφεληθούν από τη μείωση του κόστους πληροφόρησης και, στην περίπτωση των παραγόντων της αγοράς, από τη μείωση του κόστους συμμόρφωσης με τις κείμενες διατάξεις σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, καθώς οι απαιτήσεις για την παροχή υποδομών που προβλέπονται στον κανονισμό θα είναι καλύτερα εναρμονισμένες. Από ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό πλαίσιο που θα απλουστεύσει τον συντονισμό με τους δημόσιους και ιδιωτικούς παράγοντες της αγοράς μπορούν άλλωστε να ωφεληθούν και οι δημόσιες αρχές.

Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων δεν κατονομάστηκε κάποιος τομέας στον οποίο οι σχεδιαζόμενες διατάξεις θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σημαντικό και δυσανάλογο κόστος για τις ΜΜΕ συγκριτικά με όλες τις άλλες επιχειρήσεις. Η παρούσα πρωτοβουλία δημιουργεί μακροπρόθεσμα συνθήκες ασφάλειας στην αγορά για την υλοποίηση επενδύσεων σε υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και θέτει τα θεμέλια της ανάπτυξης ενός οικοσυστήματος ανοικτών δεδομένων, το οποίο θα μπορούν να

χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις για να αναπτύξουν νέες υπηρεσίες στην αγορά, ωφελώντας έτσι τις καινοτόμες ΜΜΕ. Η πρωτοβουλία έχει συνολικά θετικό αντίκτυπο τόσο στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που εγκαθιστούν και διαχειρίζονται υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όσο και στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας μεμονωμένα. Και αυτό επειδή η παροχή επαρκούς αριθμού υποδομών έχει αντίκτυπο στη διείσδυση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, η οποία αποτελεί κομβική πτυχή της μελλοντικής ανταγωνιστικότητας του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως επεξηγείται αναλυτικά στην εκτίμηση επιπτώσεων που υποστηρίζει την πρόταση για την αναθεώρηση των προτύπων εκπομπής CO_2 για τα οχήματα και τα μικρά φορτηγά οχήματα[38].

3.6. Θεμελιώδη δικαιώματα

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1. Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων

Η εφαρμογή του αναθεωρημένου κανονισμού θα παρακολουθείται με δείκτες που θα υποδεικνύουν τη φυσική επέκταση των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εντός της ΕΕ. Για την παρακολούθηση της εγκατάστασης των υποδομών θα χρησιμοποιούνται καθιερωμένα μέσα εποπτείας.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν αναθεωρημένο εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την εγκατάσταση των συναφών υποδομών σύμφωνα με τις προτεινόμενες ενισχυμένες διατάξεις. Τα κράτη μέλη θα έχουν έτσι τη δυνατότητα να υποβάλλουν εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού με συνεκτικό και ενιαίο τρόπο. Η διαβίβαση δεδομένων στα εθνικά και κοινά σημεία πρόσβασης των κρατών μελών θα ακολουθεί τα κοινά συμφωνημένα πρότυπα για την ποιότητα των δεδομένων[39]. Επιπλέον, το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων θα αναβαθμιστεί και θα συνεχίσει να συλλέγει και να επικαιροποιεί σε τακτική βάση δεδομένα για τη διείσδυση των οχημάτων στην αγορά και την ανάπτυξη υποδομών σε όλα τα κράτη μέλη[40]. Η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης τη συνεργασία της με την ομάδα των εμπειρογνωμόνων της, το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές (και τις ειδικές υποομάδες), παρακολουθώντας τις εξελίξεις της αγοράς και εντοπίζοντας τις πολιτικές που πρέπει να υλοποιηθούν.

---

38 SWD(2021) 614, Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 σχετικά με την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τις μεγαλόπνοες κλιματικές φιλοδοξίες της Ένωσης.

39 Οι αποφάσεις που λαμβάνονται για την ανάπτυξη και την προμήθεια υπηρεσιών ΤΠ θα πρέπει να λαμβάνουν προκαταρκτικά την έγκριση του συμβουλίου τεχνολογίας πληροφοριών και κυβερνοασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

40 www.eafo.eu.

Η πλήρης αναθεώρηση του κανονισμού έχει προγραμματιστεί για το τέλος του 2026 προκειμένου να εντοπιστούν πιθανές αδυναμίες και να προσδιοριστούν οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που πρέπει μελλοντικά να δρομολογηθούν για τις νεοεμφανιζόμενες τεχνολογίες. Για την επισκόπηση των επιχειρησιακών στόχων, δεικτών και πηγών δεδομένων, βλέπε το παράρτημα 9 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών τη Επιτροπής για την εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία.

5.2. Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης

Με την παρούσα πρόταση θεσπίζεται νέος κανονισμός που καταργεί την ισχύουσα οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Ο νέος κανονισμός διαρθρώνεται ως εξής:

– Στο άρθρο 1 ορίζεται το αντικείμενο του κανονισμού και επέρχονται συγκεκριμένες, αλλά επουσιώδεις τροποποιήσεις στο αντικείμενο της ισχύουσας οδηγίας.

– Στο άρθρο 2 παρατίθεται κατάλογος με τους ορισμούς, ο οποίος βασίζεται στον κατάλογο των ορισμών της ισχύουσας οδηγίας αλλά εμπλουτίζεται με νέους ορισμούς, όταν χρειάζεται και κατά περίπτωση, ανάλογα με τις συνολικές αλλαγές που επέρχονται στο αντικείμενο και στις διατάξεις του νέου κανονισμού.

– Τα άρθρα 3-12 περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τη σταδιακή επέκταση ορισμένων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και βαρέα επαγγελματικά οχήματα οδικών μεταφορών, σκάφη και αεροσκάφη.

– Τα άρθρα 3 και 4 περιλαμβάνουν διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για την ελάχιστη χωροταξική κάλυψη της επικράτειάς τους, περιλαμβανομένου του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα οδικών μεταφορών.

– Το άρθρο 5 προβλέπει πρόσθετες διατάξεις που ορίζουν ότι οι υποδομές επαναφόρτισης θα πρέπει είναι φιλικές προς τον χρήστη. Οι διατάξεις αυτές αφορούν μεταξύ άλλων τις δυνατότητες πληρωμών, τη διαφάνεια των τιμών και την πληροφόρηση των καταναλωτών, τις πρακτικές που δεν εισάγουν διακρίσεις, τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης και τους κανόνες σήμανσης για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σημεία επαναφόρτισης.

– Το άρθρο 6 περιλαμβάνει διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για την ελάχιστη χωροταξική κάλυψη του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ με προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού για βαρέα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

– Το άρθρο 7 προβλέπει πρόσθετες διατάξεις που ορίζουν ότι οι υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει είναι φιλικές προς τον χρήστη, προβλέποντας μεταξύ άλλων ελάχιστες απαιτήσεις για τις δυνατότητες πληρωμών, τη διαφάνεια των τιμών και τις συμβατικές επιλογές.

– Το άρθρο 8 περιλαμβάνει διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν έως την 1η Ιανουαρίου 2025 για την ελάχιστη δυνατή χωροταξική κάλυψη του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ με προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

– Τα άρθρα 9 και 10 ορίζουν διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για εγκατάσταση ελάχιστου αριθμού υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ορισμένα ποντοπόρα πλοία εντός των θαλάσσιων λιμένων και σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το άρθρο ορίζει επίσης περαιτέρω τα κριτήρια εξαίρεσης ορισμένων λιμένων και προβλέπει απαιτήσεις που διασφαλίζουν την εγκατάσταση ελάχιστου αριθμού υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας.

– Το άρθρο 11 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο στους θαλάσσιους λιμένες ΔΕΔ-Μ και να υποδείξουν σχετικούς λιμένες στα εθνικά πλαίσια πολιτικής.

– Το άρθρο 12 αφορά ελάχιστες προδιαγραφές για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε όλα τα σταθμευμένα αεροσκάφη εντός των αερολιμένων του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

– Στο άρθρο 13 αναδιατυπώνονται οι διατάξεις για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής των κρατών μελών. Καθιερώνεται μια επαναλαμβανόμενη διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, κατά την οποία εκπονούνται συνοπτικά σχέδια για την ανάπτυξη των υποδομών και την εκπλήρωση των στόχων που προβλέπονται στον κανονισμό. Περιλαμβάνονται επίσης νέες διατάξεις σχετικά με τη διαμόρφωση στρατηγικής για τη διείσδυση των εναλλακτικών καυσίμων στους άλλους τρόπους μεταφοράς, από κοινού με βασικούς τομεακούς και περιφερειακούς/τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Οι διατάξεις αυτές θα ισχύουν στις περιπτώσεις στις οποίες ο κανονισμός δεν ορίζει υποχρεωτικές απαιτήσεις, αλλά και όταν προκύπτουν νέες ανάγκες για τη χάραξη πολιτικών σχετικά με την ανάπτυξη των τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων.

– Τα άρθρα 14, 15 και 16 ορίζουν την προσέγγιση για τη διακυβέρνηση. Η προσέγγιση αυτή περιλαμβάνει την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων, η οποία συνδέεται με τις διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής, και την υποβολή εθνικών εκθέσεων προόδου σε συνεργασία με την Επιτροπή. Επίσης, ορίζονται απαιτήσεις για την Επιτροπή, η οποία πρέπει να υποβάλλει εκθέσεις για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και τις εκθέσεις προόδου των κρατών μελών.

– Το άρθρο 17 αφορά τις απαιτήσεις για την πληροφόρηση των χρηστών, προβλέποντας τη σήμανση των καυσίμων και την υποχρεωτική αναγραφή συγκριτικών τιμών για τα καύσιμα.

– Το άρθρο 18 ορίζει την υποχρέωση παροχής δεδομένων από τους διαχειριστές ή τους ιδιοκτήτες των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα συγκεκριμένων στατικών και δυναμικών δεδομένων, προβλέποντας μεταξύ άλλων τη σύσταση οργανισμού καταχώρισης κωδικών ταυτοποίησης, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την έκδοση κωδικών ταυτοποίησης. Επίσης, το άρθρο αυτό εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για να παρέχει διευκρινιστικές οδηγίες, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

– Το άρθρο 19 ορίζει διατάξεις για τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές, προσθέτοντας στις υφιστάμενες κοινές τεχνικές προδιαγραφές μια σειρά από νέους τομείς για τους οποίους η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει νέες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Οι

προδιαγραφές αυτές θα βασίζονται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, στα πρότυπα που εκπονούνται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης (ΕΟΤ).

– Το άρθρο 20 αφορά τη χρήση εξουσιοδοτήσεων όσον αφορά τις διατάξεις για την παροχή δεδομένων και τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές.

– Το άρθρο 21 αφορά τη συνέχιση της διαδικασίας επιτροπής βάσει του νέου κανονισμού.

– Τα άρθρα 22, 23 και 24 προσδιορίζουν τους όρους αναθεώρησης και έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Η πρόταση περιλαμβάνει παραρτήματα:

– Το παράρτημα Ι περιλαμβάνει αναλυτικές διατάξεις για την υποβολή εθνικών εκθέσεων από τα κράτη μέλη, προβλέποντας την υποβολή ομοιόμορφων και συγκρίσιμων εκθέσεων για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

– Στο παράρτημα ΙΙ απαριθμούνται οι τομείς για τους οποίους ισχύουν κοινές τεχνικές προδιαγραφές της εσωτερικής αγοράς βάσει του παρόντος κανονισμού ή για τους οποίους θα πρέπει να εκδοθούν με κατ' εξουσιοδότηση πράξη κοινές τεχνικές προδιαγραφές βάσει του παρόντος κανονισμού, εφόσον νέες τεχνολογικές εξελίξεις καθιστούν επιβεβλημένο τον ορισμό κοινών τεχνικών προδιαγραφών.

– Στο παράρτημα ΙΙΙ προβλέπονται απαιτήσεις για την κατηγοριοποίηση των εκθέσεων των κρατών μελών σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων και των υποδομών επαναφόρτισης στην αγορά.

– Το παράρτημα IV περιέχει πίνακα αντιστοιχίας.

2021/0223 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(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,

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],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3] καθόρισε το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή της οδηγίας[4] επισημαίνεται η άνιση ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εντός της Ένωσης και η έλλειψη της διαλειτουργικότητας και της χρηστικότητάς τους. Σημειώνεται ότι επειδή δεν υπάρχει σαφής κοινή μεθοδολογία για τον καθορισμό στόχων και τη θέσπιση μέτρων βάσει των εθνικών πλαισίων πολιτικής που προβλέπονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ, οι στόχοι που τέθηκαν και οι υποστηρικτικές πολιτικές διακρίνονται από πολύ διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας μεταξύ των κρατών.

(2) Στόχοι για τα ανανεώσιμα καύσιμα έχουν ήδη οριστεί σε αρκετές νομικές πράξεις της Ένωσης. Παραδείγματος χάρη, στην οδηγία 2018/2001/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[5] ορίζεται ως στόχος το μερίδιο αγοράς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα καύσιμα κίνησης να ανέλθει σε 14 %.

---

1 ΕΕ C της , σ.:

2 ΕΕ C της , σ.:

3 Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

(3) Στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[6] και στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[7] ορίζονται ήδη πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, των καινούργιων ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και ορισμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα νομικά αυτά μέσα αναμένεται να επιταχύνουν τον ρυθμό διείσδυσης, κυρίως των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, και να δημιουργήσουν έτσι ζήτηση για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

(4) Οι πρωτοβουλίες «ReFuelEU aviation»[8] και «FuelEU maritime»[9] αναμένεται να ενθαρρύνουν την παραγωγή και χρήση των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Μολονότι στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές τα κράτη μέλη μπορούν σε μεγάλο βαθμό να στηριχθούν στις υφιστάμενες υποδομές επαναφόρτισης, είναι αναγκαίο να υλοποιηθούν επενδύσεις για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα σταθμευμένα αεροσκάφη. Η πρωτοβουλία «FuelEU maritime» ορίζει κυρίως απαιτήσεις για τη χρήση της από ξηράς παρεχόμενης ισχύος, οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν μόνο αν επαρκεί η από ξηράς παρεχόμενη ισχύς στους λιμένες ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, οι πρωτοβουλίες αυτές δεν περιλαμβάνουν διατάξεις που να επιβάλλουν την εγκατάσταση υποδομών καυσίμων, η οποία αποτελεί προαπαιτούμενο της εκπλήρωσης των στόχων.

(5) Ως εκ τούτου, όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε μία νομική πράξη στην οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά εναλλακτικά καύσιμα. Η χρήση τεχνολογικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης με μηδενικές εκπομπές βρίσκεται σε διαφορετικό στάδιο ωρίμασης στους εκάστοτε τομείς μεταφοράς. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη διεισδύουν ταχύτατα στον οδικό τομέα. Στις αγορές διατίθενται επίσης οχήματα με κυψέλες καυσίμου που τροφοδοτούνται με υδρογόνο. Άλλωστε, ήδη σε διάφορα έργα και σε νέα εμπορικά δρομολόγια χρησιμοποιούνται μικρότερα ηλεκτρικά σκάφη που κινούνται με υδρογόνο και συσσωρευτή, αλλά και αμαξοστοιχίες με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, των οποίων η διάθεση στην αγορά αναμένεται να ολοκληρωθεί τα επόμενα έτη. Αντίθετα, οι τομείς της αεροπορίας και των πλωτών μεταφορών συνεχίζουν να βασίζονται στα υγρά και αέρια καύσιμα, καθώς τα συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών και χαμηλών εκπομπών αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά μόλις το 2030, ή και αργότερα στον τομέα των αερομεταφορών, και η πλήρης εμπορική τους εκμετάλλευση καθυστερεί. Η χρήση ορυκτών αέριων ή υγρών καυσίμων είναι δυνατή μόνο αν η χρήση αυτή έχει ενσωματωθεί ρητά σε ένα σαφές σχέδιο απεξάρτησης από εκπομπές άνθρακα σύμφωνα με τον μακροπρόθεσμο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση, το οποίο προβλέπει αυξημένα επίπεδα ανάμειξης ή αντικατάστασης με ανανεώσιμα

---

6 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

7 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 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).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

καύσιμα, όπως π.χ. το βιομεθάνιο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα ή τα ανανεώσιμα συνθετικά αέρια και υγρά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

(6) Τα εν λόγω βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα, τα οποία αντικαθιστούν τα καύσιμα ντίζελ, τη βενζίνη και τα καύσιμα των αεριωθουμένων, μπορούν να παραχθούν από διάφορες πρώτες ύλες και μπορούν να αναμειχθούν με ορυκτά καύσιμα σε πολύ μεγάλη αναλογία ανάμειξης. Από τεχνικής άποψης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα των οχημάτων, με ελάχιστες τροποποιήσεις. Η ανανεώσιμη μεθανόλη μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα θα μπορούσαν ενδεχομένως να περιορίσουν τη χρήση των πηγών ορυκτών καυσίμων κατά τον ενεργειακό εφοδιασμό των μεταφορών. Όλα αυτά τα καύσιμα μπορούν να διανεμηθούν, να αποθηκευτούν και να χρησιμοποιηθούν στις υπάρχουσες υποδομές ή, εφόσον κριθεί αναγκαίο, σε ομοειδείς υποδομές.

(7) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) αναμένεται να διαδραματίσει πολύ σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες δεν υπάρχει επί του παρόντος οικονομικά βιώσιμο τεχνολογικό σύστημα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Στην ανακοίνωση για τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημαίνεται ότι τα ποντοπόρα πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα να διατεθούν στην αγορά το 2030. Ο στόλος αναμένεται να ανανεωθεί σταδιακά λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των πλοίων. Σε αντίθεση με τις θαλάσσιες μεταφορές, στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπου συνήθως τα σκάφη είναι μικρότερα και οι αποστάσεις πιο σύντομες, τα τεχνολογικά συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, όπως π.χ. τα συστήματα υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά πιο γρήγορα. Το ΥΦΑ φαίνεται ότι θα σταματήσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Τα καύσιμα κίνησης, όπως π.χ. το ΥΦΑ, πρέπει σταδιακά να απαλλαγούν από τον άνθρακα με τεχνικές όπως η ανάμειξη/αντικατάστασή τους με βιομεθάνιο (βιολογικό ΥΦΑ) ή με ανανεώσιμα και συνθετικά αέρια ηλεκτρικά καύσιμα (ηλεκτρονικό αέριο) χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Τα εν λόγω καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα μπορούν να χρησιμοποιούνται στις ίδιες υποδομές στις οποίες χρησιμοποιούνται και τα αέρια ορυκτά καύσιμα, και το γεγονός αυτό θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να στραφούν σταδιακά προς τα καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα.

(8) Στον κλάδο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές, τα φορτηγά που κινούνται με ΥΦΑ χρησιμοποιούν πλήρως ώριμα τεχνολογικά συστήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα κοινά σενάρια που χρησιμοποιήθηκαν στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και στο σχέδιο κλιματικών στόχων, καθώς και σύμφωνα με τα αναθεωρημένα σενάρια κατάρτισης μοντέλων της δέσμης «Fit for 55», ο ρόλος των αέριων καυσίμων που θα προκαλούν σταδιακά ολοένα και λιγότερες εκπομπές άνθρακα στις οδικές μεταφορές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, και ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, αναμένεται να περιοριστεί. Επιπλέον, τα οχήματα που κινούνται με υγραέριο και με συμπιεσμένο φυσικό αέριο, για τα οποία υπάρχει ήδη εκτεταμένο δίκτυο υποδομών εντός της Ένωσης, αναμένεται να αντικατασταθούν σταδιακά από συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, το μόνο που χρειάζεται για να καλυφθούν τα κενά που απομένουν στα κύρια δίκτυα είναι να υπάρξει μια επαρκώς στοχευμένη πολιτική για την ανάπτυξη υποδομών ΥΦΑ, οι οποίες θα μπορούν να παρέχουν εξίσου και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

(9) Η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα είναι μέχρι στιγμής άνιση εντός της Ένωσης. Αν

συνεχιστεί αυτή η άνιση κατανομή των υποδομών, θα υπονομευτεί η διείσδυση αυτών των οχημάτων στην αγορά και θα περιοριστεί η συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Αν οι φιλοδοξίες και οι προσεγγίσεις των πολιτικών που υλοποιούνται σε εθνικό επίπεδο συνεχίσουν να είναι διαφορετικές, θα είναι αδύνατο να δημιουργηθούν μακροπρόθεσμα οι αναγκαίες συνθήκες ασφάλειας που θα επιτρέψουν την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων στην αγορά. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να καθοριστούν υποχρεωτικοί ελάχιστοι στόχοι για τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο, οι οποίοι θα κατευθύνουν τις πολιτικές και θα συμπληρώσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής. Έτσι, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Με τους στόχους που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου διασφαλίζεται ότι η διείσδυση των οχημάτων στην αγορά του κάθε κράτους μέλους θα συνοδεύεται από την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης. Με τους στόχους που βασίζονται στην απόσταση των υποδομών στο ΔΕΔ-Μ διασφαλίζεται η πλήρης χωροταξική κάλυψη των κεντρικών οδικών δικτύων της Ένωσης με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης, και κατ' επέκταση, η εύκολη και απρόσκοπτη μετακίνηση των ηλεκτρικών οχημάτων εντός της Ένωσης.

(10) Οι στόχοι που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να καταρτίζονται με βάση τον συνολικό αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο εκάστοτε κράτος μέλος και σύμφωνα με μια κοινή μεθοδολογία, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αύξηση της ακτίνας οδήγησης των ηλεκτρικών οχημάτων ή η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση των σημείων ταχείας επαναφόρτισης στην αγορά που μπορούν να επαναφορτίζουν μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων από ένα κοινό σημείο επαναφόρτισης. Στη μεθοδολογία πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά συστήματα επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που κινούνται με συσσωρευτή και των υβριδικών οχημάτων που λειτουργούν με ρευματολήπτη. Μια μεθοδολογία που ορίζει στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για τη συνολική μέγιστη ισχύ εξόδου των προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης, πρέπει να αφήνει στα κράτη μέλη περιθώρια ευελιξίας για τις τεχνολογίες επαναφόρτισης που μπορούν να χρησιμοποιούν.

(11) Τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν αυτούς τους στόχους θα πρέπει να μεριμνήσουν για την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης, ιδίως σε σταθμούς δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Επίσης, θα πρέπει να κατασκευάσουν επαρκή αριθμό προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών, ιδίως στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, διασφαλίζοντας τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα και διευκολύνοντας την κυκλοφορία των ηλεκτρικών οχημάτων παντού στην Ένωση.

(12) Οι κάτοχοι των ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό σημεία επαναφόρτισης που είναι εγκατεστημένα στις κατοικίες τους ή που βρίσκονται σε κοινούς χώρους στάθμευσης οικιστικών και μη οικιστικών κτιρίων. Μολονότι η εγκατάσταση υποδομών καλωδίωσης και σημείων επαναφόρτισης σε αυτά τα κτίρια ρυθμίζεται μέσω της οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[10], τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη διαθεσιμότητα

[10] Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).

αυτών των ιδιωτικών υποδομών όταν προγραμματίζουν την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης.

(13) Τα ηλεκτρικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα χρειάζονται χωριστές και διαφορετικές υποδομές επαναφόρτισης από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ωστόσο, προσβάσιμες στο κοινό υποδομές για ηλεκτρικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα υπάρχουν πλέον σχεδόν παντού στην Ένωση. Μια προσέγγιση που συνδυάζει στόχους για την απόσταση των υποδομών στο ΔΕΔ-Μ, στόχους για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης κατά τη διάρκεια της νύχτας και στόχους για την ανάπτυξη υποδομών σε αστικούς κόμβους μπορεί προφανώς να διασφαλίσει τη δημιουργία επαρκούς δικτύου προσβάσιμων στο κοινό υποδομών για βαρέα επαγγελματικά οχήματα εντός της Ένωσης και να υποστηρίξει έτσι την αναμενόμενη διείσδυση των ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που λειτουργούν με συσσωρευτή στην αγορά.

(14) Κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει επίσης να εγκατασταθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης διασυνοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να προσφέρουν επαρκή ισχύ εξόδου, επιτρέποντας την επαναφόρτιση του οχήματος κατά τη διάρκεια του νόμιμου χρόνου διαλείμματος του οδηγού. Πέραν των σημείων ταχείας επαναφόρτισης που θα εγκατασταθούν κατά μήκος του δικτύου, οι οδηγοί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν στο κύριο δίκτυο μεταφορών προσβάσιμες στο κοινό υποδομές για την επαναφόρτιση των οχημάτων τους κατά τη διάρκεια της νύχτας. Οι υποδομές αυτές υποστηρίζουν κυρίως την ηλεκτροδότηση του κλάδου των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

(15) Η κατασκευή υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συνοδευτεί από την κατασκευή προσβάσιμων στο κοινό υποδομών ταχείας επαναφόρτισης σε αστικούς κόμβους. Οι υποδομές αυτές είναι κυρίως απαραίτητες επειδή παρέχουν τη δυνατότητα φόρτισης σε αυτοκίνητα διανομής εμπορευμάτων, αλλά και σε φορτηγά μεγάλων αποστάσεων στα σημεία προορισμού τους, δεδομένου μάλιστα ότι οι στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να προβλέπουν την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και σε αστικές περιοχές.

(16) Υποδομές επαναφόρτισης είναι επίσης σημαντικό να εγκατασταθούν και σε ιδιωτικούς χώρους, όπως π.χ. σε ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, ώστε να διασφαλίζεται η φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν μέτρα στο πλαίσιο της αναθεώρησης των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους προκειμένου να διασφαλίσουν την παροχή επαρκούς αριθμού υποδομών για τη φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας και στο σημείο προορισμού τους.

(17) Προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού είναι π.χ. τα ιδιόκτητα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, όπως οι κοινόχρηστοι χώροι στάθμευσης ή οι χώροι στάθμευσης των πολυκαταστημάτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε ιδιωτικούς χώρους και είναι προσβάσιμα στο ευρύ κοινό θα πρέπει να θεωρούνται «προσβάσιμα στο κοινό» ακόμα και όταν η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένη ομάδα χρηστών, όπως π.χ. στους πελάτες. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού για τα συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων θα πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό μόνο αν επιτρέπεται ρητά η πρόσβαση τρίτων στα σημεία αυτά. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε

ιδιωτικούς χώρους, στους οποίους η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο για περιορισμένο και συγκεκριμένο κύκλο ατόμων, όπως οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων σε εγκαταστάσεις γραφείων στους οποίους έχουν πρόσβαση μόνο υπάλληλοι ή εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, δεν πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού.

(18) Ως σταθμός επαναφόρτισης νοείται η μεμονωμένη φυσική εγκατάσταση που χρησιμοποιείται για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Κάθε σταθμός διαθέτει θεωρητική μέγιστη ισχύ εξόδου που εκφράζεται σε kW. Κάθε σταθμός διαθέτει ένα τουλάχιστον σημείο επαναφόρτισης, το οποίο μπορεί να εξυπηρετήσει ένα μόνο όχημα τη φορά. Ο αριθμός των σημείων επαναφόρτισης σε έναν σταθμό επαναφόρτισης καθορίζει τον αριθμό των οχημάτων που μπορούν να επαναφορτιστούν σε αυτόν τον σταθμό σε δεδομένη χρονική στιγμή. Αν σε δεδομένη χρονική στιγμή στον σταθμό επαναφόρτισης επαναφορτίζονται περισσότερα από ένα οχήματα, η μέγιστη ισχύς εξόδου που διανέμεται στα διαφορετικά σημεία επαναφόρτισης είναι τέτοια ώστε η ισχύς που παρέχεται από κάθε μεμονωμένο σημείο επαναφόρτισης να είναι μικρότερη από την ισχύ εξόδου του εν λόγω σταθμού. Ο χώρος σταθμών επαναφόρτισης αποτελείται από έναν ή περισσότερους σταθμούς επαναφόρτισης που βρίσκονται σε συγκεκριμένη τοποθεσία, μεταξύ άλλων, και ανάλογα με την περίπτωση, σε παρακείμενους ειδικούς χώρους στάθμευσης. Όσον αφορά τους στόχους που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τους χώρους σταθμών επαναφόρτισης, η ελάχιστη ισχύς εξόδου που απαιτείται για τους εν λόγω χώρους μπορεί να παρέχεται από έναν ή περισσότερους σταθμούς επαναφόρτισης.

(19) Για να μπορούν να προσφέρουν προηγμένες ψηφιακές υπηρεσίες, όπως μεταξύ άλλων συστήματα πληρωμής βάσει συμβολαίου, και διαφανή πληροφόρηση στους χρήστες με τη βοήθεια ψηφιακών μέσων, τα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι ψηφιακά διασυνδεδεμένα και έξυπνα, υποστηρίζοντας τη δημιουργία ψηφιακών διασυνδεδεμένων και διαλειτουργικών υποδομών[11]. Αυτά τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να εμφανίζουν μια σειρά από υλικά και τεχνικά χαρακτηριστικά (υλισμικό και λογισμικό), που είναι αναγκαία για την αποστολή και λήψη δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των παραγόντων της αγοράς που εξαρτώνται από αυτά τα δεδομένα για να αναπτύξουν στο έπακρο τις υπηρεσίες επαναφόρτισης. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι διαχειριστές των σημείων φόρτισης, οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας, οι πλατφόρμες περιαγωγής ηλεκτροκίνησης, οι διαχειριστές του συστήματος διανομής και, εν τέλει, οι τελικοί καταναλωτές.

(20) Τα έξυπνα συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[12], καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, εξασφαλίζοντας έτσι τη σταθερότητα του δικτύου και ενθαρρύνοντας την ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Παρέχοντας μετρήσεις της ενέργειας σε πραγματικό χρόνο και ακριβή και διαφανή πληροφόρηση σχετικά με το κόστος, τα συστήματα αυτά ενθαρρύνουν, σε συνδυασμό με τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης, την επαναφόρτιση όταν η συνολική ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια είναι χαμηλή και οι τιμές ενέργειας είναι χαμηλές. Η χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης σε συνδυασμό με τη χρήση έξυπνων σημείων

---

11 Σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας – Στρατηγική εφαρμογής, COM/2017/0134 final.

12 Οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την τροποποίηση της οδηγίας 2012/27/ΕΕ (ΕΕ L 158 της 14.6.2019, σ. 125).

επαναφόρτισης μπορεί να βελτιστοποιήσει την επαναφόρτιση, ωφελώντας τόσο το σύστημα ηλεκτρισμού όσο και τους τελικούς χρήστες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης, εφόσον αυτή είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά βιώσιμη, και να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/444.

(21) Ο ολοένα και αυξανόμενος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων στις οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και λοιπές μεταφορές καθιστά επιβεβλημένη τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών επαναφόρτισης και τη διαχείρισή τους με τρόπο ώστε να μην προκαλείται συμφόρηση και να αξιοποιούνται στο έπακρο οι διαθέσιμες ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας και οι χαμηλές τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα. Μάλιστα, η έξυπνη επαναφόρτιση μπορεί να διευκολύνει την περαιτέρω ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύστημα ηλεκτροδότησης καθώς επιτρέπει την απόκριση ζήτησης μέσω σωρευτικής εκπροσώπησης και την απόκριση ζήτησης με βάση την τιμολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας. Η ενσωμάτωση στο σύστημα μπορεί να διευκολυνθεί περαιτέρω μέσω της τεχνολογίας της αμφίδρομης επαναφόρτισης (σύνδεση του οχήματος στο δίκτυο ηλεκτροδότησης). Ως εκ τούτου, όλα τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος, στα οποία τα οχήματα σταθμεύουν κατά κανόνα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, θα πρέπει να υποστηρίζουν την έξυπνη επαναφόρτιση.

(22) Η ανάπτυξη υποδομών για τα ηλεκτρικά οχήματα, η αλληλεπίδραση μεταξύ των υποδομών αυτών με το σύστημα ηλεκτροδότησης, καθώς και τα δικαιώματα και οι ευθύνες που ανατίθενται στους διαφορετικούς παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να ακολουθούν τις αρχές που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944. Υπό την έννοια αυτή, οι διαχειριστές του συστήματος διανομής θα πρέπει να συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με όλα τα πρόσωπα που κατασκευάζουν ή διαχειρίζονται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα σημεία επαναφόρτισης επιτρέπεται να συνάπτονται συμβάσεις με προμηθευτές διαφορετικούς από την οντότητα που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στο νοικοκυριό ή στις εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται το εν λόγω σημείο επαναφόρτισης. Η πρόσβαση των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης στα σημεία επαναφόρτισης παρέχεται με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 66 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/ 944.

(23) Τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να εγκατασταθούν και να λειτουργούν σε περιβάλλον ανταγωνιστικής αγοράς, το οποίο παρέχει ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα μέρη που ενδιαφέρονται να αναπτύξουν ή να διαχειριστούν υποδομές επαναφόρτισης. Λόγω του περιορισμένου αριθμού εναλλακτικών τοποθεσιών στους αυτοκινητόδρομους, οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων, που αφορούν π.χ. σταθμούς ανεφοδιασμού ή χώρους ανάπαυσης, αποτελούν σοβαρή πηγή ανησυχίας, καθώς οι συμβάσεις αυτές εκτείνονται συχνά σε πολύ μεγάλες χρονικές περιόδους και ορισμένες φορές δεν προβλέπουν ούτε καν συγκεκριμένη ημερομηνία λήξη ισχύος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν, στο μέτρο του δυνατού και σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2014/23 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[13], να αναθέσουν με διαγωνιστικές διαδικασίες νέες συμβάσεις παραχώρησης ειδικά για σταθμούς επαναφόρτισης που θα βρίσκονται μέσα

[13] Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1).

ή κοντά σε χώρους ανάπαυσης υφιστάμενων αυτοκινητόδρομων, προκειμένου να περιορίσουν το κόστος της εγκατάστασης και να επιτρέψουν την είσοδο νέων φορέων στην αγορά.

(24) Η διαφάνεια των τιμών έχει καίρια σημασία καθώς καθιστά τις υπηρεσίες επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού απρόσκοπτες και εύκολες. Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να λαμβάνουν ακριβή πληροφόρηση για τις τιμές χρέωσης πριν χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού. Οι τιμές χρέωσης πρέπει να αναγράφονται ευκρινώς και αναλυτικά ώστε να μπορούν οι τελικοί χρήστες να διακρίνουν τα επιμέρους ποσά του τελικού κόστους.

(25) Δημιουργούνται νέες υπηρεσίες για να υποστηρίξουν κυρίως τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων. Οι οντότητες που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες, όπως π.χ. οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας, θα πρέπει να μπορούν να δραστηριοποιούνται υπό ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης δεν θα πρέπει να επιφυλάσσουν αδικαιολόγητη προνομιακή μεταχείριση σε κανέναν από αυτούς τους παρόχους υπηρεσίας, προσφέροντας π.χ. χωρίς λόγο διαφορετικές τιμές στον κάθε φορέα, πρακτική που μπορεί να παρεμποδίσει τον ανταγωνισμό και να οδηγήσει τελικά στην αύξηση των τιμών για τους καταναλωτές. Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την ανάπτυξη της αγοράς επαναφόρτισης. Κατά την επανεξέταση του κανονισμού, η Επιτροπή θα προβεί στις ενέργειες που θεωρεί επιβεβλημένες λόγω εξελίξεων που σημειώνονται στην αγορά, όπως π.χ. περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών για τους τελικούς χρήστες ή επιχειρηματικές πρακτικές που μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό.

(26) Τα υδρογονοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα εμφανίζουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης. Ωστόσο, η σταδιακή εγκατάσταση επαρκούς αριθμού υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο έχει καίρια σημασία για να επεκταθεί η χρήση των υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως προβλέπεται στη στρατηγική της Επιτροπής για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη[14]. Προς το παρόν, σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο υπάρχουν μόνο σε ορισμένα κράτη μέλη και τα περισσότερο από τα σημεία αυτά αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η κυκλοφορία των υδρογονοκίνητων οχημάτων παντού στην Ένωση. Οι υποχρεωτικοί στόχοι για την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο αναμένεται να οδηγήσουν στη δημιουργία ενός αρκετά πυκνού δικτύου σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, το οποίο θα καταστήσει δυνατή την απρόσκοπτη μετακίνηση των υδρογονοκίνητων ελαφρών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε όλη την Ένωση.

(27) Τα υδρογονοκίνητα οχήματα θα πρέπει να μπορούν να ανεφοδιάζονται στο σημείο ή κοντά στο σημείο προορισμού τους, το οποίο συνήθως βρίσκεται σε αστικές περιοχές. Για να διασφαλιστεί ότι, τουλάχιστον στις βασικές αστικές περιοχές, παρέχονται προσβάσιμες στο κοινό υπηρεσίες ανεφοδιασμού για τα οχήματα που φθάνουν στον προορισμό τους, όλοι οι αστικοί κόμβοι, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[15] θα πρέπει να διαθέτουν τέτοιους σταθμούς ανεφοδιασμού. Όσον αφορά τους αστικούς κόμβους, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να εγκαταστήσουν τους

[14] COM(2020) 301 final.

[15] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

σταθμούς σε «πολυτροπικά κέντρα» διακίνησης εμπορευμάτων, καθώς τα κέντρα αυτά δεν αποτελούν μόνο τον συνήθη προορισμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, αλλά μπορούν επίσης να ανεφοδιάζουν με υδρογόνο και άλλα μέσα μεταφοράς, όπως π.χ. τρένα και πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

(28) Καθώς η αγορά βρίσκεται ακόμα σε νηπιακό στάδιο ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με το είδος των οχημάτων που θα διεισδύσουν στην αγορά και το είδος των τεχνολογικών συστημάτων που θα χρησιμοποιηθούν σε μεγάλη κλίμακα. Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη»[16], η κατηγορία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα είναι μάλλον η πρώτη κατηγορία οχημάτων στην οποία θα χρησιμοποιηθεί σε μαζικό επίπεδο το υδρογόνο. Ως εκ τούτου, οι υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να εστιάσουν πρωτίστως σε αυτήν την κατηγορία, χωρίς όμως να παραβλεφθεί και ο ανεφοδιασμός των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Για να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα, όλοι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί υδρογόνου θα πρέπει να παρέχουν τουλάχιστον αέριο υδρογόνο υπό πίεση 700 bar. Κατά τη σταδιακή εγκατάσταση των υποδομών, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογίες καυσίμων που διεισδύουν σταδιακά στην αγορά, όπως π.χ. το υγρό υδρογόνο, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ευρύτερο φάσμα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και αποτελούν την τεχνολογία που επιλέγουν κατά προτεραιότητα ορισμένοι κατασκευαστές οχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, ένας ελάχιστος αριθμός σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να παρέχει, πέραν του αέριου υδρογόνου, και υγρό υδρογόνο υπό πίεση 700 bar.

(29) Στην Ένωση υπάρχουν αρκετοί σταθμοί ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, οι οποίοι αποτελούν ήδη τη ραχοκοκαλιά του δικτύου κυκλοφορίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με ΥΦΑ. Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ανάπτυξης των υποδομών ΥΦΑ, και σταδιακά του βιολογικού ΥΦΑ, καθώς το δίκτυο αυτό καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και επιτρέπει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τη σύσταση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα εν λόγω σημεία ανεφοδιασμού πρέπει να εγκαθίστανται ανά 400 km στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος υπάρχουν ακόμα ορισμένα μικρά κενά που πρέπει να καλυφθούν. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, μέχρι το 2025, να έχουν εκπληρώσει αυτόν τον στόχο και να καλύψουν τα κενά που έχουν απομείνει ώστε να παύσει στη συνέχεια η ισχύς του στόχου.

(30) Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν εύκολα και άνετα σε όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, χωρίς να χρειάζεται να συνάψουν συμβόλαιο με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού ή με τον πάροχο υπηρεσιών κινητικότητας. Ως εκ τούτου, για την επαναφόρτιση ή τον ανεφοδιασμό σε ad hoc βάση, όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να δέχονται μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση, κυρίως ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών μέσω τερματικών και συσκευών που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών. Οι καταναλωτές θα πρέπει πάντα να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν ad hoc, ακόμα και αν στο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού παρέχεται η δυνατότητα πληρωμής βάσει συμβολαίου.

---

16 COM(2020) 301 final.

(31) Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων και για τα άτομα με αναπηρίες και τους ηλικιωμένους. Καταρχήν, οι χώροι εγκατάστασης όλων των σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, αλλά και οι ίδιοι οι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι ώστε να χρησιμοποιούνται από όσο το δυνατόν περισσότερα μέλη του κοινού, και ιδίως από τους ηλικιωμένους, από τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και από τα άτομα με αναπηρία. Έτσι, οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης πρέπει να διαθέτουν αρκετά μεγάλο περιβάλλοντα χώρο, οι σταθμοί επαναφόρτισης δεν πρέπει να εγκαθίστανται σε υπερυψωμένα επίπεδα, τα κομβία ή οι οθόνες των σταθμών επαναφόρτισης πρέπει να βρίσκονται σε κατάλληλο ύψος και το βάρος των καλωδίων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού πρέπει να είναι τέτοιο ώστε οι χρήστες με περιορισμένη φυσική δύναμη να μπορούν να τα χειρίζονται άνετα. Επιπλέον, η διεπαφή χρήστη των σχετικών σταθμών επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι προσβάσιμη. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και III της οδηγίας 2019/882[17] θα πρέπει να ισχύουν και για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

(32) Οι εγκαταστάσεις για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, παρέχοντας καθαρή ισχύ, και να συμβάλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου των ποντοπόρων πλοίων και των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «FuelEU maritime», οι διαχειριστές πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επιβατηγών πλοίων πρέπει να συμμορφωθούν με τις διατάξεις για τη μείωση των εκπομπών των ελλιμενισμένων πλοίων. Οι υποχρεωτικοί στόχοι σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θα βοηθήσουν τον κλάδο να συμμορφωθεί με αυτές τις απαιτήσεις καθώς τα πλοία θα μπορούν να βρίσκουν επαρκείς ποσότητες ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά, όσο βρίσκονται ελλιμενισμένα εντός των θαλάσσιων λιμένων του κεντρικού και εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ. Η εφαρμογή αυτών των στόχων σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ αναμένεται να συμβάλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

(33) Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα επιβατηγά πλοία, τα οποία ανήκουν στις κατηγορίες πλοίων με τη μεγαλύτερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται από την ξηρά. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ισχύος των επιβατηγών πλοίων όσο βρίσκονται ελλιμενισμένα, καθώς και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των αναγκών των επιβατηγών πλοίων ro-ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών αφενός, και των αναγκών των λοιπών επιβατηγών σκαφών, αφετέρου.

(34) Για τους προαναφερθέντες στόχους θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα είδη των σκαφών που εξυπηρετούνται και τα αντίστοιχα επίπεδα κυκλοφορίας τους στους λιμένες. Οι θαλάσσιοι λιμένες, στους οποίους ορισμένες κατηγορίες πλοίων εμφανίζουν χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξαιρούνται από τους υποχρεωτικούς στόχους ανάπτυξης υποδομών για τις αντίστοιχες κατηγορίες πλοίων όταν δεν καλύπτονται ελάχιστα επίπεδα κυκλοφορίας, ώστε να μην εγκαθίστανται υποδομές που θα μένουν τελικά αναξιοποίητες. Ομοίως, οι υποχρεωτικοί στόχοι δεν θα πρέπει να ορίζονται με

[17] Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70).

κριτήριο τη μέγιστη ζήτηση, αλλά με κριτήριο τα αρκούντως υψηλά επίπεδα κυκλοφορίας, προκειμένου να μην μένουν αναξιοποίητες οι εγκαταστάσεις και να λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέσο της συνοχής και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών στην Ένωση. Η δυναμικότητα παραγωγής ενέργειας σε αυτά τα νησιά ενδέχεται να μην ανταποκρίνεται πάντα επαρκώς στη ζήτηση ισχύος που θα καλείται να καλύψει το σύστημα της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Στις περιπτώσεις αυτές, τα νησιά θα πρέπει να εξαιρούνται από την απαίτηση κάλυψης αυτής της ζήτησης εκτός εάν, και έως ότου, ολοκληρωθεί η ηλεκτρική διασύνδεση με την ηπειρωτική χώρα ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

(35) Έως το 2025 θα πρέπει να έχει τεθεί στη διάθεση του κοινού κεντρικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες. Ως σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ μπορούν να χρησιμοποιούνται τερματικοί σταθμοί ΥΦΑ, δεξαμενές, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες.

(36) Στο πλαίσιο της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροσκάφη που βρίσκονται σταθμευμένα στους αερολιμένες, τα αεροσκάφη θα πρέπει να αντικαταστήσουν τα υγρά καύσιμα που χρησιμοποιούν επί του παρόντος με πιο καθαρές πηγές ισχύος (χρήση εφεδρικών μονάδων ισχύος) ή με επίγειες μονάδες ισχύος. Με τον τρόπο αυτό, θα μειωθούν οι εκπομπές ρύπων και ο θόρυβος, θα βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα και θα περιοριστεί ο αντίκτυπος στην κλιματική αλλαγή. Ως εκ τούτου, όλα τα αεροσκάφη που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν εξωτερικές υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας όταν είναι σταθμευμένα στις πύλες ή στις οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών στους αερολιμένες ΔΕΔ-Μ.

(37) Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικά πλαίσια πολιτικής στα οποία περιγράφουν τα σχέδια και τους στόχους τους για να διασφαλίσουν την εκπλήρωση αυτών των στόχων. Τόσο κατά την εξέταση του εθνικού πλαισίου πολιτικής, όσο και κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, επισημάνθηκε ότι είναι ανάγκη να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι και να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών, καθώς ο ρυθμός διείσδυσης των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, και ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων, στην αγορά αναμένεται να επιταχυνθεί. Επιπλέον, για να εκπληρωθούν οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να αντικαταστήσουν τα ορυκτά καύσιμα με εναλλακτικά καύσιμα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα ισχύοντα εθνικά πλαίσια πολιτικής προκειμένου να περιγράψουν με σαφήνεια με ποιον τρόπο θα ανταποκριθούν στην ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη για προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως αυτή αποτυπώνεται στους υποχρεωτικούς στόχους. Τα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να καλύπτουν εξίσου όλους τους τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων και αυτούς για τους οποίους δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών.

(38) Τα αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν δράσεις που στηρίζουν την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων και την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να δημιουργηθούν, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και με τον εκάστοτε κλάδο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ανάγκες των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Επιπροσθέτως, στα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να περιγράφεται το συνολικό εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού, αδειοδότησης και σύναψης συμβάσεων για

τις εν λόγω υποδομές, μεταξύ άλλων τα εμπόδια που υπάρχουν και οι ενέργειες που πραγματοποιούνται για να αρθούν τα εμπόδια και να αναπτυχθούν ταχύτερα οι υποδομές.

(39) Η χάραξη και εφαρμογή των αναθεωρημένων εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών θα πρέπει να διευκολυνθεί από την Επιτροπή μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

(40) Για να υποστηριχθούν τα εναλλακτικά καύσιμα και να αναπτυχθούν οι σχετικές υποδομές, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν αναλυτικές στρατηγικές για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τον άνθρακα, όπως π.χ. η αεροπορία, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, καθώς και οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε τμήματα του δικτύου που είναι αδύνατο να ηλεκτροδοτηθούν. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χαράξουν σαφείς στρατηγικές για την απαλλαγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών από τον άνθρακα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Μακρόπνοες στρατηγικές απαλλαγής από τον άνθρακα θα πρέπει επίσης να χαραχθούν για τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ και τους αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ, με επίκεντρο κυρίως την εγκατάσταση υποδομών για σκάφη και αεροσκάφη χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και για σιδηροδρομικές γραμμές που δεν πρόκειται να ηλεκτροδοτηθούν. Με βάση αυτές τις στρατηγικές, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό προκειμένου να θέσει πιο δεσμευτικούς στόχους για τους εν λόγω τομείς.

(41) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναλάβουν ευρύ φάσμα ρυθμιστικών και μη ρυθμιστικών πρωτοβουλιών και μέτρων για να επιτύχουν τους υποχρεωτικούς στόχους και να υλοποιήσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους, σε στενή συνεργασία με παράγοντες του ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι θα πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο υποστηρίζοντας την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

(42) Δυνάμει της οδηγίας 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[18], ένα ελάχιστο ποσοστό των δημόσιων συμβάσεων σε εθνικό επίπεδο πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνο τα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, εφόσον τα καθαρά λεωφορεία χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 3 του παρόντος κανονισμού. Καθώς οι δημόσιες αρχές μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης επιλέγουν ολοένα και περισσότερο καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών για να επιτύχουν αυτούς τους στόχους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναγορεύσουν τη στοχευμένη προώθηση και ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών των λεωφορείων σε βασικό στοιχείο των εθνικών πλαισίων πολιτικής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν και να διατηρήσουν κατάλληλα νομικά μέσα προκειμένου να υποστηρίξουν την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού, μεταξύ άλλων και για τους δεσμευμένους στόλους, δίνοντας έμφαση στα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών σε τοπικό επίπεδο.

(43) Λαμβάνοντας υπόψη τα ολοένα και περισσότερο διαφορετικά είδη καυσίμων που διατίθενται για μηχανοκίνητα οχήματα, σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της οδικής κινητικότητας των πολιτών σε ολόκληρη την Ένωση, είναι αναγκαίο να παρέχονται στους χρήστες των οχημάτων σαφείς και εύληπτες πληροφορίες για τα καύσιμα που διατίθενται στα σημεία ανεφοδιασμού και για τη συμβατότητα του οχήματός τους με τα διαφορετικά καύσιμα των σημείων επαναφόρτισης που

[18] Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόσουν τα εν λόγω μέτρα πληροφόρησης, μεταξύ άλλων, και για τα οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από τις 18 Νοεμβρίου 2016.

(44) Η παροχή απλών και εύκολα συγκρίσιμων πληροφοριών για τις τιμές των διαφόρων καυσίμων μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο, επιτρέποντας στους χρήστες των οχημάτων να αξιολογούν καλύτερα το σχετικό κόστος των μεμονωμένων καυσίμων που διατίθενται στην αγορά. Ως εκ τούτου, σε όλα τα σχετικά πρατήρια καυσίμων θα πρέπει να αναγράφονται προς ενημέρωση των καταναλωτών οι συγκριτικές τιμές ορισμένων εναλλακτικών καυσίμων και συμβατικών καυσίμων, με τη μορφή «τιμή καυσίμου ανά 100km».

(45) Είναι αναγκαίο να παρέχεται στους καταναλωτές επαρκής πληροφόρηση σχετικά με τη γεωγραφική τοποθεσία, τα χαρακτηριστικά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, όπως καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θέτουν στη διάθεση του κοινού σημαντικά στατικά και δυναμικά δεδομένα. Θα πρέπει να καθοριστούν απαιτήσεις για τα είδη των δεδομένων που πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα στις αντίστοιχες υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με βάση τα αποτελέσματα της υποστηρικτικής δράσης προγράμματος «Συλλογή δεδομένων σχετικά με τα σημεία επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και τους μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης για τους παράγοντες της ηλεκτροκίνησης» («IDACS»).

(46) Τα δεδομένα αναμένεται να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο για την επαρκή λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Η μορφή και η συχνότητα με την οποία πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα αυτά τα δεδομένα, αλλά και η ποιότητά των δεδομένων, έχουν καθοριστική σημασία για τη συνολική ποιότητα ενός οικοσυστήματος υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που ικανοποιεί τις ανάγκες των χρηστών. Επιπλέον, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι προσβάσιμα με ενιαίο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[19] για τα εθνικά σημεία πρόσβασης.

(47) Είναι πολύ σημαντικό όλοι οι παράγοντες του οικοσυστήματος της ηλεκτροκίνησης να μπορούν να επικοινωνούν εύκολα με ψηφιακά μέσα ώστε να παρέχουν τις καλύτερες δυνατές ποιοτικές υπηρεσίες στον τελικό χρήστη. Επομένως, οι σχετικοί παράγοντες της αλυσίδας αξίας πρέπει να διαθέτουν μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ιδρύσουν οργανισμό καταχώρισης κωδικών ταυτοποίησης (ΟΚΚΤ) για την έκδοση και τη διαχείριση μοναδικών κωδικών ταυτοποίησης ώστε να ταυτοποιούν, τουλάχιστον, τους διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης και τους παρόχους των υπηρεσιών κινητικότητας. Ο ΟΚΚΤ θα πρέπει να συλλέγει πληροφορίες για τους κωδικούς ταυτοποίησης της ηλεκτροκίνησης που χρησιμοποιούνται ήδη στο οικείο κράτος μέλος· να εκδίδει νέους κωδικούς ηλεκτροκίνησης, όταν είναι αναγκαίο, για τους διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης και τους παρόχους των υπηρεσιών κινητικότητας, ακολουθώντας τη μέθοδο μορφοποίησης για τους κωδικούς

[19] Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

ταυτοποίησης της ηλεκτροκίνησης που έχει εγκριθεί από κοινού σε επίπεδο Ένωσης· να επιτρέπει την ανταλλαγή, αλλά και την εξακρίβωση της μοναδικότητας των εν λόγω κωδικών ηλεκτροκίνησης βασιζόμενο στο κοινό αποθετήριο καταχώρισης κωδικών ταυτοποίησης που ενδέχεται να συσταθεί μελλοντικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει τεχνικές οδηγίες για τη σύσταση αυτού του οργανισμού με βάση την υποστηρικτική δράση προγράμματος «Συλλογή δεδομένων σχετικά με τα σημεία επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και τους μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης για τους παράγοντες της ηλεκτροκίνησης».

(48) Οι θαλάσσιες μεταφορές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα χρειάζονται νέα πρότυπα, τα οποία θα διευκολύνουν και θα υποστηρίξουν την είσοδο φορέων στην αγορά των εναλλακτικών καυσίμων στους τομείς της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και της καυσίμευσης (bunkering) με υδρογόνο, μεθανόλη και αμμωνία, καθώς και πρότυπα για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των σκαφών και των υποδομών.

(49) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) καταρτίζει ενιαία και διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικά πρότυπα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να αποφεύγονται συγκρούσεις με τα διεθνή πρότυπα. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι τεχνικές προδιαγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού συνάδουν με τους διεθνείς κανόνες που θεσπίζει ο ΔΝΟ.

(50) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα. Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να καταρτίσουν ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[20]. Τα πρότυπα αυτά θα πρέπει να βασιστούν στα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ή στις διεθνείς εργασίες τυποποίησης που είναι σε εξέλιξη, ανάλογα με την περίπτωση.

(51) Οι τεχνικές προδιαγραφές που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θα παραμείνουν σε ισχύ, όπως ορίζεται στην εν λόγω οδηγία.

(52) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα συμβουλευτεί σχετικές ομάδες εμπειρογνωμόνων, και ιδίως το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές και το ευρωπαϊκό φόρουμ για τη βιώσιμη ναυτιλία. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις με τους εμπειρογνώμονες είναι ιδιαίτερα σημαντικές όταν η Επιτροπή επιθυμεί να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(53) Οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων αποτελεί έναν ταχύτατα αναπτυσσόμενο τομέα. Η έλλειψη κοινών τεχνικών προδιαγραφών λειτουργεί ως τροχοπέδη για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς στον τομέα των υποδομών των εναλλακτικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή για τον ορισμό τεχνικών προδιαγραφών σε τομείς στους οποίους δεν έχουν ακόμα καταρτιστεί κοινές τεχνικές προδιαγραφές, μολονότι

[20] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12).

αυτές θεωρούνται αναγκαίες. Συγκεκριμένα, οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να αφορούν την επικοινωνία μεταξύ του ηλεκτρικού οχήματος και του σημείου επαναφόρτισης, την επικοινωνία μεταξύ του σημείου επαναφόρτισης και του συστήματος διαχείρισης λογισμικού επαναφόρτισης (σύστημα παρασκηνίου), την επικοινωνία που συνδέεται με την υπηρεσία περιαγωγής του ηλεκτρικού οχήματος και την επικοινωνία με το δίκτυο ηλεκτροδότησης. Είναι επίσης αναγκαίο να καθοριστεί το κατάλληλο πλαίσιο διακυβέρνησης και ο ρόλος των διαφορετικών παραγόντων που συμμετέχουν στο οικοσύστημα επικοινωνίας κατά τη σύνδεση του οχήματος στο δίκτυο ηλεκτροδότησης. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη η εμφάνιση νέων τεχνολογικών συστημάτων, όπως π.χ. τα συστήματα ηλεκτρικών οδών. Όσον αφορά την παροχή δεδομένων, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν πρόσθετα είδη δεδομένων και τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τη μορφή, τη συχνότητα και την ποιότητα των δεδομένων που πρέπει να κοινοποιούνται και να είναι προσβάσιμα.

(54) Η αγορά των εναλλακτικών καυσίμων, και ιδίως των καυσίμων μηδενικών εκπομπών, βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο ανάπτυξης και η τεχνολογία παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό αναμένεται να επηρεάσει τη ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και, κατά συνέπεια, για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε όλους τους τομείς μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό έως το τέλος του 2026, εστιάζοντας κυρίως στους στόχους για τα σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και στους στόχους για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων των σκαφών και των αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών στις πλωτές μεταφορές και στην αεροπορία.

(55) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, και πιο συγκεκριμένα η υποστήριξη της μαζικής ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων, είναι αδύνατο να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, αλλά αντίθετα, λόγω της ανάγκης λήψης μέτρων για την κάλυψη της ζήτησης για μια κρίσιμη μάζα οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων και της ανάγκης ανάπτυξης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας με τον πλέον αποδοτικό από πλευράς κόστους τρόπο, και προκειμένου να καταστεί δυνατή η κινητικότητα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση, ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(56) Επομένως, η οδηγία 2014/94/ΕΕ θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Στον κανονισμό ορίζονται υποχρεωτικοί εθνικοί στόχοι για την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, για οδικά οχήματα, σκάφη και σταθμευμένα αεροσκάφη. Προβλέπονται κοινές τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις σχετικά με την πληροφόρηση των χρηστών, την κοινοποίηση δεδομένων και τις απαιτήσεις πληρωμής στις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

2. Στον παρόντα κανονισμό ορίζονται κανόνες για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που πρέπει να θεσπιστούν από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς στους οποίους δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι σε επίπεδο Ένωσης και για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ανάπτυξη αυτών των υποδομών.

3. Ο παρών κανονισμός εγκαθιδρύει μηχανισμό υποβολής εκθέσεων με σκοπό την ενθάρρυνση της συνεργασίας και διασφαλίζει την επαρκή παρακολούθηση της προόδου. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει μια δομημένη, διαφανή, επαναλαμβανόμενη διαδικασία ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την ολοκλήρωση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, τη συνακόλουθη εφαρμογή τους και την πραγματοποίηση αντίστοιχων ενεργειών από την Επιτροπή.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

(1) «προσβασιμότητα δεδομένων»: δυνατότητα ζήτησης και λήψης των δεδομένων ανά πάσα στιγμή σε μηχαναγνώσιμη μορφή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 5) του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962[21] της Επιτροπής·

(2) «ad hoc τιμή»: η τιμή που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού στον τελικό χρήστη για επαναφόρτιση ή ανεφοδιασμό σε ad hoc βάση·

(3) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές τροφοδοσίας ισχύος που λειτουργούν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο των πηγών ορυκτού πετρελαίου κατά την παροχή ενέργειας στις μεταφορές και που μπορούν δυνητικά να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ενισχύοντας τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, όπως μεταξύ άλλων τα εξής:

α) «εναλλακτικά καύσιμα για οχήματα με μηδενικές εκπομπές»:

– ηλεκτρική ενέργεια,

– υδρογόνο,

– αμμωνία,

β) «ανανεώσιμα καύσιμα»:

– καύσιμα βιομάζας και βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 27 και 33 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001,

– συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, στα οποία περιλαμβάνεται και η αμμωνία, και τα οποία παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,

γ) «εναλλακτικά ορυκτά καύσιμα» που χρησιμοποιούνται για μεταβατική περίοδο:

[21] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 157 της 23.6.2015, σ. 21).

– φυσικό αέριο, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο – ΣΦΑ) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο – ΥΦΑ),

– υγραέριο (LPG),

– συνθετικά και παραφινικά καύσιμα που παράγονται από μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας·

(4) «αερολιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ»: αερολιμένας, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(5) «φορέας διαχείρισης αερολιμένα»: όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο 2) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[22]·

(6) «αυτόματη ταυτοποίηση»: η ταυτοποίηση οχήματος σε σημείο επαναφόρτισης μέσω του συνδετήρα επαναφόρτισης ή τηλεματικών εφαρμογών·

(7) «διαθεσιμότητα δεδομένων»: η ύπαρξη δεδομένων σε ψηφιακή μηχαναγνώσιμη μορφή·

(8) «ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή»: ηλεκτρικό όχημα που λειτουργεί αποκλειστικά και μόνο με ηλεκτροκινητήρα χωρίς δευτερεύον μέσο πρόωσης·

(9) «αμφίδρομη επαναφόρτιση»: έξυπνη διαδικασία επαναφόρτισης κατά την οποία η κατεύθυνση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να αντιστραφεί, επιτρέποντας τη ροή ηλεκτρικής ενέργειας από τον συσσωρευτή προς το σημείο επαναφόρτισης στο οποίο είναι συνδεδεμένος ο συσσωρευτής·

(10) «συνδετήρας»: η φυσική διεπαφή μεταξύ του σημείου επαναφόρτισης και του ηλεκτρικού οχήματος μέσω της οποίας ανταλλάσσεται η ηλεκτρική ενέργεια·

(11) «εμπορική αερομεταφορά»: η αερομεταφορά που ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 24) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[23]·

(12) «πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων»: πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο αμπάρι ή στο κατάστρωμα·

(13) «πληρωμή βάσει συμβολαίου»: πληρωμή για χρήση υπηρεσίας επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού από τον τελικό χρήστη σε πάροχο υπηρεσιών κινητικότητας με βάση συμβόλαιο που συνάπτεται μεταξύ του τελικού χρήστη και του παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·

(14) «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης»: σημείο επαναφόρτισης που μπορεί να στέλνει και να λαμβάνει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, να επικοινωνεί αμφίδρομα με το δίκτυο ηλεκτροδότησης και το ηλεκτρικό όχημα και που μπορεί να παρακολουθείται και να ελέγχεται εξ αποστάσεως, μεταξύ άλλων για την έναρξη και

---

22 Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

23 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

τη διακοπή της περιόδου επαναφόρτισης και για τη μέτρηση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας·

(15) «διαχειριστής συστήματος διανομής»: διαχειριστής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·

(16) «δυναμικά δεδομένα»: δεδομένα που αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·

(17) «σύστημα ηλεκτρικών οδών»: φυσική εγκατάσταση κατά μήκος του οδοστρώματος που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα όσο το όχημα κινείται·

(18) «ηλεκτρικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης κίνησης που περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας, καθώς και ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται από εξωτερικές πηγές·

(19) «παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένο αεροσκάφος»: παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης σταθερής ή κινητής διεπαφής σε αεροσκάφος όταν αυτό βρίσκεται σταθμευμένο στην πύλη ή σε οριοθετημένο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών του αερολιμένα·

(20) «τελικός χρήστης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αγοράζει εναλλακτικά καύσιμα για να τα χρησιμοποιήσει απευθείας σε όχημα·

(21) «περιαγωγή ηλεκτροκίνησης»: η ανταλλαγή δεδομένων και πληρωμών μεταξύ του διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης ή του σημείου ανεφοδιασμού και του παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας από τον οποίο ο τελικός χρήστης αγοράζει την υπηρεσία επαναφόρτισης·

(22) «πλατφόρμα περιαγωγής ηλεκτροκίνησης»: η πλατφόρμα που συνδέει παράγοντες της αγοράς, μεταξύ άλλων τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας και τους διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού, επιτρέποντας τη μεταξύ τους ανταλλαγή υπηρεσιών, μεταξύ άλλων και την περιαγωγή ηλεκτροκίνησης·

(23) «ευρωπαϊκό πρότυπο»: πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

(24) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: ο εμπορευματικός τερματικός σταθμός, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιθ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(25) «ολική χωρητικότητα»: η ολική χωρητικότητα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[24]·

(26) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»: το μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών M2, M3, N2 ή N3, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ[25]·

---

[24] Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

[25] Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, μηχανικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία - πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

(27) «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: το σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα με ισχύ εξόδου υψηλότερη των 22 kW·

(28) «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος»: το σκάφος, όπως ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της SOLAS 74, και το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·

(29) «ελαφρύ επαγγελματικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών M1 ή N1, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

(30) «πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας»: νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες έναντι αμοιβής σε τελικό χρήστη, στις οποίες περιλαμβάνεται και η πώληση υπηρεσίας επαναφόρτισης·

(31) «σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα με ισχύ εξόδου μικρότερη ή ίση των 22 kW·

(32) «εθνικό σημείο πρόσβασης»: ψηφιακή διεπαφή στην οποία ορισμένα στατικά και δυναμικά δεδομένα καθίστανται προσβάσιμα για περαιτέρω χρήση σε χρήστες δεδομένων, όπως εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής·

(33) «διαχειριστής σημείου επαναφόρτισης»: η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και τη λειτουργία ενός σημείου επαναφόρτισης και η οποία παρέχει υπηρεσία επαναφόρτισης σε τελικούς χρήστες και, μεταξύ άλλων, εξ ονόματος και για λογαριασμό ενός παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·

(34) «διαχειριστής σημείου ανεφοδιασμού»: η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και τη λειτουργία ενός σημείου ανεφοδιασμού και η οποία παρέχει υπηρεσία ανεφοδιασμού σε τελικούς χρήστες και, μεταξύ άλλων εξ ονόματος και για λογαριασμό ενός παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·

(35) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, όπως μεταξύ άλλων τα κρουαζιερόπλοια, τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και τα πλοία που διαθέτουν υποδομές για την επιβίβαση και αποβίβαση οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων (επιβατηγά πλοία ro-ro)·

(36) «υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη»: ηλεκτρικό όχημα που αποτελείται από συμβατικό κινητήρα καύσης σε συνδυασμό με ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης, το οποίο μπορεί να επαναφορτιστεί από εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ισχύος·

(37) «ισχύς εξόδου»: η θεωρητική μέγιστη ισχύς, εκφρασμένη σε kW, που μπορεί να παρέχεται από σημείο, σταθμό, χώρο σταθμών επαναφόρτισης ή εγκατάσταση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε όχημα ή σκάφος που είναι συνδεδεμένο με αυτό το σημείο, αυτόν τον σταθμό, αυτόν τον χώρο σταθμών ή αυτήν την εγκατάσταση·

(38) «προσβάσιμη στο κοινό υποδομή εναλλακτικών καυσίμων»: υποδομή εναλλακτικών καυσίμων που βρίσκεται σε τοποθεσία ή εγκατάσταση η οποία είναι διαθέσιμη για το ευρύ κοινό, ανεξαρτήτως του αν η υποδομή εναλλακτικών καυσίμων βρίσκεται σε ιδιωτικό ή δημόσιο χώρο, αν ισχύουν περιορισμοί ή προϋποθέσεις για την πρόσβαση στον χώρο ή στην εγκατάσταση και ανεξάρτητα από τους εκάστοτε όρους χρήσης της υποδομής εναλλακτικών καυσίμων·

(39) «κωδικός ταχείας απόκρισης»: η κωδικοποίηση και απεικόνιση δεδομένων που είναι συμβατή με το πρότυπο ISO 18004·

(40) «επαναφόρτιση σε ad hoc βάση»: η υπηρεσία επαναφόρτισης που αγοράζει ο τελικός χρήστης χωρίς να χρειάζεται να εγγραφεί, να συνομολογήσει γραπτή συμφωνία ή να συνάψει πιο μακροχρόνια εμπορική σχέση με τον διαχειριστή του εν λόγω σημείου επαναφόρτισης πέραν της απλής αγοράς της υπηρεσίας·

(41) «σημείο επαναφόρτισης»: σταθερή ή κινητή διεπαφή που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικά οχήματα, η οποία ενώ μπορεί να διαθέτει έναν ή περισσότερους συνδετήρες για να υποστηρίζει τα διαφορετικά είδη συνδετήρων, μπορεί να επαναφορτίζει ένα μόνο ηλεκτρικό όχημα τη φορά, εξαιρουμένων των συσκευών με ισχύ εξόδου μικρότερη ή ίση των 3,7 kW, των οποίων ο βασικός σκοπός δεν είναι η επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων.

(42) «σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα»: σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης που προορίζεται αποκλειστικά για την επαναφόρτιση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων λόγω του ειδικού σχεδιασμού των συνδετήρων/ρευματοληπτών ή λόγω του σχεδιασμού του χώρου στάθμευσης που βρίσκεται κοντά στο σημείο, στον σταθμό ή στον χώρο σταθμών επαναφόρτισης ή λόγω και των δύο αυτών παραγόντων·

(43) «σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα»: σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης που προορίζεται αποκλειστικά για την επαναφόρτιση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων λόγω του ειδικού σχεδιασμού των συνδετήρων/ρευματοληπτών ή λόγω του σχεδιασμού του χώρου στάθμευσης που βρίσκεται κοντά στο σημείο, στον σταθμό ή στον χώρο σταθμών ή λόγω και των δύο αυτών παραγόντων·

(44) «χώρος σταθμών επαναφόρτισης»: ένας ή περισσότεροι σταθμοί επαναφόρτισης σε συγκεκριμένη τοποθεσία·

(45) «σταθμός επαναφόρτισης»: μεμονωμένη φυσική εγκατάσταση σε συγκεκριμένη τοποθεσία που αποτελείται από ένα ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης·

(46) «υπηρεσία επαναφόρτισης»: η πώληση ή παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και συναφών υπηρεσιών, μέσω ενός προσβάσιμου στο κοινό σημείου επαναφόρτισης·

(47) «περίοδος επαναφόρτισης»: το σύνολο της διαδικασίας φόρτισης ενός οχήματος σε προσβάσιμο στο κοινό σημείο επαναφόρτισης από τη στιγμή της σύνδεσης του οχήματος έως τη στιγμή της αποσύνδεσης του οχήματος·

(48) «ανεφοδιασμός σε ad hoc βάση»: η υπηρεσία επαναφόρτισης που αγοράζει ο τελικός χρήστης χωρίς να είναι απαραίτητο να εγγραφεί, να συνομολογήσει γραπτή συμφωνία ή να συνάψει πιο μακροχρόνια εμπορική σχέση με τον διαχειριστή του εν λόγω σημείου ανεφοδιασμού πέραν της απλής αγοράς της υπηρεσίας·

(49) «σημείο ανεφοδιασμού»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού που παρέχει οποιουδήποτε είδους υγρά ή αέρια εναλλακτικά καύσιμα, μέσω μιας σταθερής ή κινητής εγκατάστασης, η οποία μπορεί να επαναφορτίζει μόνο ένα όχημα τη φορά·

(50) «υπηρεσία ανεφοδιασμού»: η πώληση ή παροχή οποιουδήποτε είδους υγρών ή αέριων εναλλακτικών καυσίμων μέσω ενός προσβάσιμου στο κοινό σημείου ανεφοδιασμού·

(51) «περίοδος ανεφοδιασμού»: το σύνολο της διαδικασίας ανεφοδιασμού ενός οχήματος σε προσβάσιμο στο κοινό σημείο ανεφοδιασμού από τη στιγμή της σύνδεσης του οχήματος έως τη στιγμή της αποσύνδεσης του οχήματος·

(52) «σταθμός ανεφοδιασμού»: μεμονωμένη φυσική εγκατάσταση σε συγκεκριμένη τοποθεσία που αποτελείται από ένα ή περισσότερα σημεία ανεφοδιασμού·

(53) «ρυθμιστική αρχή»: ρυθμιστική αρχή που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος δυνάμει του άρθρου 57 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·

(54) «ανανεώσιμη ενέργεια»: η ενέργεια από ανανεώσιμες μη ορυκτές πηγές, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

(55) «επιβατηγό πλοίο ro-ro»: το πλοίο που διαθέτει υποδομές για την επιβίβαση και αποβίβαση οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·

(56) «ασφαλής και προστατευμένος χώρος στάθμευσης»: χώρος στάθμευσης και ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 σημείο 1) στοιχείο β), που χρησιμοποιείται για τη νυκτερινή στάθμευση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων·

(57) «ελλιμενισμένο πλοίο»: ελλιμενισμένο πλοίο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο ιδ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

(58) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας» η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα ποντοπόρα πλοία ή σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

(59) «έξυπνη επαναφόρτιση»: διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνίας·

(60) «στατικά δεδομένα»: δεδομένα που δεν αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·

(61) «εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ»: δίκτυο, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(62) «κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ»: δίκτυο, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(63) «λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ»: λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού ή εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013·

(64) «θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και θαλάσσιος λιμένας του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ»: θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού ή εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013·

(65) «διαχειριστής συστήματος μεταφοράς»: διαχειριστής συστήματος, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 35 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·

(66) «αστικός κόμβος»: αστικός κόμβος, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Άρθρο 3

Στόχοι για τις υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για:

   – την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανάλογα με τον ρυθμό διείσδυσης των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά·

   – την εγκατάσταση, στην επικράτειά τους, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι παρέχουν επαρκή ισχύ εξόδου για τα εν λόγω οχήματα.

   Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στο τέλος του κάθε έτους, και αρχίζοντας από το έτος που αναφέρεται στο άρθρο 24, εκπληρώνονται σωρευτικά οι ακόλουθοι στόχοι για την ισχύ εξόδου:

   α) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1 kW· και

   β) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 0,66 kW.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ελάχιστη χωροταξική κάλυψη του οδικού δικτύου της επικράτειάς τους με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για:

   α) την εγκατάσταση κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

      i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 300 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

      ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 600 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

   β) την εγκατάσταση κατά μήκος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

      i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 300 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

      ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 600 kW και περιλαμβάνει

τουλάχιστον δύο σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW.

3. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα σημεία α) και β) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Άρθρο 4

Στόχοι για τις υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης που προορίζονται για βαρέα επαγγελματικά οχήματα

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ελάχιστη δυνατή χωροταξική κάλυψη της επικράτειάς τους με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για:

α) την εγκατάσταση κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1400 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 3500 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

β) την εγκατάσταση κατά μήκος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 100 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1400 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

ii) έως την 1η Δεκεμβρίου 2035, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 3500 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

γ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον ενός σταθμού επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·

δ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον 600 kW, η οποία

παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

ε) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1200 kW, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

2. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα σημεία α) και β) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Άρθρο 5

Υποδομές επαναφόρτισης

1. Οι διαχειριστές προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης είναι ελεύθεροι να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης με τη συναίνεση του προμηθευτή.

2. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα να επαναφορτίζουν το ηλεκτρικό τους όχημα σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό:

α) οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν ισχύ εξόδου μικρότερη των 50 kW και που εγκαθίστανται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές με τερματικά και συσκευές που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών, μεταξύ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες συσκευές:

i) συσκευές ανάγνωσης καρτών πληρωμών·

ii) συσκευές που διαθέτουν λειτουργική δυνατότητα για ανέπαφες πληρωμές και μπορούν σε κάθε περίπτωση να διαβάζουν κάρτες πληρωμών·

iii) συσκευές που χρησιμοποιούν σύνδεση διαδικτύου με τις οποίες μπορεί παραδείγματος χάρη να δημιουργηθεί και να χρησιμοποιηθεί κωδικός ταχείας απόκρισης ειδικά για την πράξη πληρωμής·

β) οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν ισχύ εξόδου τουλάχιστον 50 kW και που εγκαθίστανται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές με τερματικά και συσκευές που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών, μεταξύ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες συσκευές:

i) συσκευές ανάγνωσης καρτών πληρωμών·

ii) συσκευές που διαθέτουν λειτουργική δυνατότητα για ανέπαφες πληρωμές και μπορούν σε κάθε περίπτωση να διαβάζουν κάρτες πληρωμών.

Από την 1η Ιανουαρίου 2027 οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 50 kW που διαχειρίζονται οι ίδιοι πληρούν την απαίτηση του στοιχείου β).

Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) δεν ισχύουν για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης στα οποία δεν απαιτείται η καταβολή χρηματικού ποσού για την υπηρεσία επαναφόρτισης.

3. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, όταν προσφέρουν τη δυνατότητα αυτόματης ταυτοποίησης στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, διασφαλίζουν ότι οι τελικοί χρήστες έχουν πάντα το δικαίωμα να μην χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα της αυτόματης ταυτοποίησης και έχουν τη δυνατότητα, είτε να επαναφορτίσουν το όχημά τους σε ad hoc βάση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3, είτε να χρησιμοποιήσουν διαφορετική επιλογή επαναφόρτισης βάσει συμβολαίου, η οποία προσφέρεται σε αυτό το σημείο επαναφόρτισης. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης αναγράφουν ευκρινώς αυτήν τη δυνατότητα και την προσφέρουν με απλό τρόπο στον τελικό χρήστη, σε κάθε προσβάσιμο στο κοινό σημείο επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι και στο οποίο προσφέρουν την επιλογή της αυτόματης ταυτοποίησης.

4. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. Ανάλογα με την περίπτωση, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται μόνον κατά αναλογικό τρόπο, και εφόσον συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι.

5. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης αναγράφουν σε εμφανές σημείο την ad hoc τιμή και όλα τα επιμέρους ποσά αυτής της τιμής σε όλους τους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, ώστε να γνωρίζουν τα ποσά αυτά οι τελικοί χρήστες πριν ξεκινήσουν την περίοδο επαναφόρτισης. Στον σταθμό επαναφόρτισης αναγράφονται ευκρινώς και κατά περίπτωση τουλάχιστον τα ακόλουθα επιμέρους ποσά της τιμής χρέωσης:

– η τιμή ανά περίοδο επαναφόρτισης,

– η τιμή ανά λεπτό,

– η τιμή ανά kWh.

6. Οι τιμές που χρεώνουν οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας στους τελικούς χρήστες είναι λογικές, κατανοητές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας θέτουν στη διάθεση των τελικών χρηστών όλες τις σχετικές πληροφορίες για τις τιμές, πριν από την έναρξη της περιόδου επαναφόρτισης, και ειδικές πληροφορίες για την περίοδο επαναφόρτισης της επιλογής τους, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης, οι εκάστοτε χρεώσεις της περιαγωγής ηλεκτροκίνησης και άλλα τέλη ή επιβαρύνσεις που επιβάλλει ο πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας. Τα τέλη είναι λογικά, κατανοητά και δεν εισάγουν διακρίσεις. Δεν επιβάλλονται συμπληρωματικές χρεώσεις για τη διασυνοριακή περιαγωγή ηλεκτροκίνησης.

7. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι είναι ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης.

8. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος που διαχειρίζονται οι ίδιοι μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες έξυπνης επαναφόρτισης.

9. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στους οποίους εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων διαθέτουν την κατάλληλη σήμανση, η οποία επιτρέπει στους χρήστες να εντοπίζουν εύκολα την ακριβή τοποθεσία των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

10. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που τροφοδοτούνται με συνεχές ρεύμα διαθέτουν σταθερό καλώδιο επαναφόρτισης.

11. Αν ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης δεν είναι ο ιδιοκτήτης του εν λόγω σημείου, ο ιδιοκτήτης θέτει στη διάθεση του διαχειριστή, με βάση μεταξύ τους συμφωνία, σημείο επαναφόρτισης με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν στον διαχειριστή να εκπληρώσει την υποχρέωση που προβλέπεται στις παραγράφους 1, 3, 7, 8 και 10.

Άρθρο 6

Στόχοι για τις υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο των οδικών οχημάτων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, στην επικράτειά τους, ελάχιστου αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

   Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο, με ελάχιστη δυναμικότητα 2 τόνων ανά ημέρα, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με διανεμητή πίεσης τουλάχιστον 700 bar και απέχουν μεταξύ τους έως 150 km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Υγρό υδρογόνο διατίθεται σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που απέχουν μεταξύ τους έως 450 km.

   Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενός τουλάχιστον προσβάσιμου στο κοινό σταθμού ανεφοδιασμού με υδρογόνο σε κάθε αστικό κόμβο. Για τους εν λόγω σταθμούς ανεφοδιασμού διενεργείται ανάλυση για τη βέλτιστη δυνατή τοποθεσία εγκατάστασης, κατά την οποία εξετάζεται κυρίως το ενδεχόμενο εγκατάστασης των εν λόγω σταθμών σε «πολυτροπικούς» κόμβους, στους οποίους θα μπορούσαν να ανεφοδιάζονται και άλλα μέσα μεταφοράς.

2. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

3. Ο διαχειριστής προσβάσιμου στο κοινό σταθμού ανεφοδιασμού ή, όταν ο διαχειριστής δεν είναι ο ιδιοκτήτης, ο ιδιοκτήτης του εν λόγω σταθμού, με βάση

μεταξύ τους συμφωνία, διασφαλίζει ότι ο σταθμός είναι ειδικά σχεδιασμένος για να εξυπηρετεί ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες των εν λόγω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω σταθμοί παρέχουν και υγρό υδρογόνο.

Άρθρο 7

Υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο

1. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, όλοι οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι παρέχουν τη δυνατότητα στους τελικούς χρήστες να ανεφοδιάζουν το όχημά τους σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο διασφαλίζουν ότι όλοι οι σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι δέχονται ηλεκτρικές πληρωμές μέσω τερματικών και συσκευών που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες πληρωμών, περιλαμβανομένης τουλάχιστον μίας από τις ακόλουθες συσκευές:

   α) συσκευές ανάγνωσης καρτών πληρωμών·

   β) συσκευές που διαθέτουν λειτουργική δυνατότητα για ανέπαφες πληρωμές και μπορούν σε κάθε περίπτωση να διαβάζουν κάρτες πληρωμών.

   Αν ο διαχειριστής του σημείου ανεφοδιασμού με υδρογόνο δεν είναι ο ιδιοκτήτης του εν λόγω σημείου, ο ιδιοκτήτης θέτει στη διάθεση του διαχειριστή, με βάση μεταξύ τους συμφωνία, σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν στον διαχειριστή να εκπληρώσει την υποχρέωση που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο.

2. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. Ανάλογα με την περίπτωση, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται μόνο αν συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι.

3. Οι διαχειριστές των σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο θέτουν στη διάθεση του κοινού πληροφορίες για τις τιμές πριν από την έναρξη της περιόδου ανεφοδιασμού στους σταθμούς ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι ίδιοι.

4. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες ανεφοδιασμού με υδρογόνο σε πελάτες βάσει συμβολαίου και, μεταξύ άλλων, εξ ονόματος και για λογαριασμό άλλων παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας χρεώνουν τιμές στους τελικούς χρήστες που είναι λογικές, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας θέτουν στη διάθεση των τελικών χρηστών όλες τις σχετικές πληροφορίες για τις τιμές, πριν από την έναρξη της περιόδου επαναφόρτισης, και ειδικές πληροφορίες για την περίοδο επαναφόρτισης της επιλογής τους, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και

χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου ανεφοδιασμού με υδρογόνο, οι εκάστοτε χρεώσεις για την περιαγωγή ηλεκτροκίνησης και άλλα τέλη ή επιβαρύνσεις που επιβάλλει ο πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας.

Άρθρο 8

Υποδομές ΥΦΑ για οχήματα οδικών μεταφορών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως την 1η Ιανουαρίου 2025, ικανού αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ), τουλάχιστον στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων που κινούνται με ΥΦΑ παντού στην Ένωση, εφόσον υπάρχει ζήτηση και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα περιβαλλοντικά –μεταξύ άλλων– οφέλη.

Άρθρο 9

Στόχοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εντός των θαλάσσιων λιμένων

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εντός των θαλάσσιων λιμένων παρέχεται από ξηράς ελάχιστη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας για ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για επιβατηγά πλοία. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι έως την 1η Ιανουαρίου 2030:

   α) οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, στους οποίους τα τελευταία τρία έτη ο μέσος ετήσιος αριθμός προσεγγίσεων από ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, υπερβαίνει τις 50, διαθέτουν επαρκή ισχύ εξόδου στην ξηρά ώστε να καλύπτουν τουλάχιστον το 90 % της αντίστοιχης ζήτησης·

   β) οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, στους οποίους τα τελευταία τρία έτη ο μέσος ετήσιος αριθμός προσεγγίσεων από ποντοπόρα επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, υπερβαίνει τις 40, διαθέτουν επαρκή ισχύ εξόδου στην ξηρά ώστε να καλύπτουν τουλάχιστον το 90 % της αντίστοιχης ζήτησης·

   γ) οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, στους οποίους τα τελευταία τρία έτη ο μέσος ετήσιος αριθμός προσεγγίσεων από επιβατηγά πλοία, εκτός των ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων ro-ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, υπερβαίνει τις 25, διαθέτουν επαρκή ισχύ εξόδου στην ξηρά ώστε να καλύπτουν τουλάχιστον το 90 % της αντίστοιχης ζήτησης.

2. Για τον υπολογισμό του αριθμού των προσεγγίσεων στους λιμένες δεν λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες προσεγγίσεις:

   α) οι προσεγγίσεις πλοίων που παραμένουν ελλιμενισμένα για λιγότερο από δύο ώρες· το χρονικό αυτό διάστημα υπολογίζεται με βάση την ώρα αναχώρησης

και άφιξης που παρακολουθείται σύμφωνα με το άρθρο 14 της πρότασης κανονισμού COM(2021)562·

β) οι προσεγγίσεις πλοίων που χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III της πρότασης κανονισμού COM(2021)562·

γ) οι έκτακτες προσεγγίσεις, για λόγους ασφάλειας ή για τη διάσωση ζωών στη θάλασσα.

3. Αν ο θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί το οποίο δεν συνδέεται απευθείας με το δίκτυο ηλεκτροδότησης, η παράγραφος 1 δεν ισχύει έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

Άρθρο 10

Στόχοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εντός των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για:

α) την κατασκευή μίας τουλάχιστον εγκατάστασης που παρέχει από ξηράς ηλεκτρική ενέργεια σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας εντός όλων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού ΔΕΔ-Μ έως την 1η Ιανουαρίου 2025·

β) την κατασκευή μίας τουλάχιστον εγκατάστασης που παρέχει από ξηράς ηλεκτρική ενέργεια σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας εντός όλων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ έως την 1η Ιανουαρίου 2030.

Άρθρο 11

Στόχοι για την παροχή ΥΦΑ εντός των θαλάσσιων λιμένων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των ποντοπόρων πλοίων σε όλο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Όταν χρειάζεται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται με γειτονικά κράτη μέλη ώστε να διασφαλίσουν την επαρκή χωροταξική κάλυψη του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

2. Τα κράτη μέλη υποδεικνύουν στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού ΔΕΔ-Μ που παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τρέχουσες ανάγκες και εξελίξεις της αγοράς.

Άρθρο 12

Στόχοι για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων όλων των αερολιμένων του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ μεριμνούν για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη έως:

   α) την 1η Ιανουαρίου 2025, σε όλες τις πύλες που χρησιμοποιούνται για τις εμπορικές αερομεταφορές·

   β) την 1η Ιανουαρίου 2030, σε όλους τους οριοθετημένους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών που βρίσκονται εντός των αερολιμένων και χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές.

2. Το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2030, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται δυνάμει της παραγράφου 1 προέρχεται από το δίκτυο ηλεκτροδότησης ή παράγεται επί τόπου ως ανανεώσιμη ενέργεια.

Άρθρο 13

Εθνικά πλαίσια πολιτικής

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024, κάθε κράτος μέλος καταρτίζει και αποστέλλει στην Επιτροπή προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την εγκατάσταση των σχετικών υποδομών.

   Το εν λόγω εθνικό πλαίσιο πολιτικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

   α) αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και της ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στη χρήση των υποδομών από συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στη διασυνοριακή συνέχεια·

   β) τους εθνικούς στόχους και σκοπούς δυνάμει των άρθρων 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 και 12 για τους οποίους προβλέπονται υποχρεωτικοί εθνικοί στόχοι στον παρόντα κανονισμό·

   γ) τους εθνικούς στόχους και σκοπούς για την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που συνδέονται με τα στοιχεία ιβ), ιγ), ιδ), ιε) και ιστ) της παρούσας παραγράφου για τις οποίες δεν προβλέπονται υποχρεωτικοί στόχοι στον παρόντα κανονισμό·

   δ) τις πολιτικές και τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η επίτευξη των υποχρεωτικών στόχων και σκοπών που αναφέρονται στα στοιχεία β) και γ) της παρούσας παραγράφου·

   ε) μέτρα που ενθαρρύνουν την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για δεσμευμένους στόλους, με έμφαση τόσο στους σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης και στους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο που

εξυπηρετούν υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών όσο και στους σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης που εξυπηρετούν συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων·

στ) μέτρα που ενθαρρύνουν και διευκολύνουν την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε ιδιωτικούς χώρους που δεν είναι προσβάσιμοι για το κοινό·

ζ) μέτρα που υποστηρίζουν τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε αστικούς κόμβους, με έμφαση κυρίως στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης·

η) μέτρα που υποστηρίζουν επαρκή αριθμό προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης υψηλής ισχύος·

θ) μέτρα που κρίνονται αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης, μεταξύ άλλων και η γεωγραφική κατανομή των σημείων αμφίδρομης φόρτισης, συμβάλλουν στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας και στη διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργεια στο σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας·

ι) μέτρα με τα οποία διασφαλίζεται ότι τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού είναι προσβάσιμα για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τα άτομα με αναπηρία, τα οποία πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις προσβασιμότητας του παραρτήματος Ι και του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2019/882·

ια) μέτρα για την άρση πιθανών εμποδίων που επηρεάζουν τον σχεδιασμό, την αδειοδότηση και τη σύναψη συμβάσεων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·

ιβ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους αερολιμένες, το οποίο δεν αφορά την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη και το οποίο δίνει έμφαση στον ανεφοδιασμό με υδρογόνο και στην ηλεκτρική επαναφόρτιση των αεροσκαφών·

ιγ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δίνει έμφαση στην ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο, καθώς και σχέδιο για τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[26]·

ιδ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δεν αφορά τις υποδομές ΥΦΑ και τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται από ποντοπόρα σκάφη και το οποίο δίνει έμφαση στο υδρογόνο, την αμμωνία και την ηλεκτρική ενέργεια·

ιε) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το οποίο δίνει έμφαση τόσο στο υδρογόνο όσο και στην ηλεκτρική ενέργεια·

ιστ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών, το οποίο περιλαμβάνει στόχους, βασικά ορόσημα και την αναγκαία χρηματοδότηση για τις αμαξοστοιχίες που

[26] Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

κινούνται με υδρογόνο ή συσσωρευτές σε τμήματα του δικτύου που δεν θα ηλεκτροδοτηθούν.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διαφόρων μέσων μεταφοράς που κυκλοφορούν στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τους οποίους οι διαθέσιμες εναλλακτικές αντί των ορυκτών καυσίμων είναι περιορισμένες.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνουν υπόψη, κατά περίπτωση, τα συμφέροντα των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, αν μάλιστα πρόκειται για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που εξυπηρετούν δημόσια μέσα μεταφοράς, καθώς και τα συμφέροντα των άμεσα ενδιαφερομένων.

4. Εφόσον απαιτείται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ώστε να διασφαλίζουν ότι τα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού είναι συνεκτικά και συντονισμένα. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τις στρατηγικές χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εγκατάστασης των αντίστοιχων υποδομών στις πλωτές μεταφορές. Η Επιτροπή συνδράμει τα κράτη μέλη στη διαδικασία συνεργασίας.

5. Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων καταρτίζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της ΣΛΕΕ.

6. Κάθε κράτος μέλος θέτει στη διάθεση του κοινού το προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής του και διασφαλίζει ότι παρέχεται στο κοινό εγκαίρως πραγματική δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση του προσωρινού εθνικού πλαισίου πολιτικής.

7. Η Επιτροπή αξιολογεί τα προσωρινά εθνικά πλαίσια πολιτικής και δύναται να εκδώσει συστάσεις σε κράτος μέλος το αργότερο έξι μήνες μετά την υποβολή των προσωρινών εθνικών πλαισίων πολιτικής όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι συστάσεις αυτές μπορεί να εστιάζουν:

   α) στον βαθμό φιλοδοξίας των στόχων και σκοπών προκειμένου να εκπληρωθούν οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στα άρθρα 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 και 12·

   β) στις πολιτικές και στα μέτρα που συνδέονται με τους στόχους και τους σκοπούς των κρατών μελών.

8. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει δεόντως υπόψη τις συστάσεις που δέχεται ενδεχομένως από την Επιτροπή για το εθνικό πλαίσιο πολιτικής του. Αν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν λάβει υπόψη σύσταση ή ουσιώδες μέρος αυτής, το εν λόγω κράτος μέλος διαβιβάζει έγγραφες εξηγήσεις στην Επιτροπή.

9. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025 κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή το οριστικό εθνικό πλαίσιο πολιτικής του.

Άρθρο 14

Υποβολή εκθέσεων

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή αυτοτελή έκθεση προόδου για την εφαρμογή του εθνικού πλαισίου πολιτικής, την πρώτη φορά έως την 1η Ιανουαρίου 2027, και στη συνέχεια ανά δύο έτη.

2. Στις εκθέσεις προόδου περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, αναλύεται ο βαθμός επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 13.

3. Η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024 και στη συνέχεια ανά τρία έτη, κατά πόσον η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης επιτρέπουν στα ηλεκτρικά οχήματα να συμβάλουν περαιτέρω στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας, εστιάζοντας μεταξύ άλλων στη συμμετοχή τους στην αγορά εξισορρόπησης, καθώς και στην περαιτέρω διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας. Κατά την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη όλα τα είδη των σημείων επαναφόρτισης, τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών, και παρέχονται συστάσεις όσον αφορά το είδος, την τεχνολογία υποστήριξης και τη γεωγραφική κατανομή, ώστε να μπορούν οι χρήστες να συνδέουν ευκολότερα τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σύστημα. Η αξιολόγηση δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, αν χρειάζεται, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την εγκατάσταση πρόσθετων σημείων επαναφόρτισης και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η αξιολόγηση και τα μέτρα λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές του συστήματος στα προγράμματα ανάπτυξης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 3 και στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.

4. Με βάση τα στοιχεία που διαβιβάζουν οι διαχειριστές του συστήματος μεταφοράς και οι διαχειριστές του συστήματος διανομής, η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024, και στη συνέχεια ανά τρία έτη, κατά πόσον η αμφίδρομη φόρτιση συμβάλλει στη διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας. Η αξιολόγηση αυτή δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, αν χρειάζεται, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αναπροσαρμόσουν τη διαθεσιμότητα και τη γεωγραφική κατανομή των σημείων αμφίδρομης επαναφόρτισης, τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς χώρους, και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

5. Η Επιτροπή εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και υποδείγματα σχετικά με το περιεχόμενο, τη δομή και τη μορφή των εθνικών πλαισίων πολιτικής και το περιεχόμενο των εθνικών εκθέσεων προόδου που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 και έξι μήνες μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και υποδείγματα για να διευκολύνει την αποτελεσματική εφαρμογή εντός της Ένωσης όλων των λοιπών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15

Επανεξέταση των εθνικών πλαισίων πολιτικής και των εκθέσεων προόδου

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2026, η Επιτροπή αξιολογεί τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 9 και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των εν λόγω εθνικών πλαισίων πολιτικής και σχετικά με τη συνοχή τους σε επίπεδο Ένωσης, διατυπώνοντας την πρώτη της εκτίμηση για τον αναμενόμενο

βαθμό επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.

2. Η Επιτροπή αξιολογεί τις εκθέσεις προόδου που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 και απευθύνει κατά περίπτωση συστάσεις προς τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλίσει την επίτευξη των στόχων και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Μετά από αυτές τις συστάσεις, τα κράτη μέλη εκδίδουν επικαιροποιημένες εκθέσεις προόδου εντός έξι μηνών από τις συστάσεις της Επιτροπής.

3. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για την αξιολόγηση των εκθέσεων προόδου που διενεργεί η ίδια δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 ένα έτος μετά την υποβολή των εθνικών εκθέσεων προόδου από τα κράτη μέλη. Κατά την αξιολόγηση αυτή αξιολογείται:

α) η πρόοδος που έχει σημειωθεί σε επίπεδο κρατών μελών για την επίτευξη των στόχων και σκοπών·

β) η συνοχή της ανάπτυξης υποδομών σε ενωσιακό επίπεδο.

4. Με βάση τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και τις εθνικές εκθέσεις προόδου των κρατών μελών που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1, η Επιτροπή δημοσιοποιεί και επικαιροποιεί τακτικά πληροφορίες για τους εθνικούς στόχους και τους σκοπούς που υποβάλλονται από κάθε κράτος μέλος όσον αφορά:

α) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων και σταθμών επαναφόρτισης, αναφέροντας χωριστά τα σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τα σημεία επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, και σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που προβλέπεται στο παράρτημα ΙΙΙ·

β) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο·

γ) τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εντός των θαλάσσιων και των εσωτερικών λιμένων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

δ) τις υποδομές για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε αεροσκάφη που είναι σταθμευμένα σε αερολιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

ε) τον αριθμό των σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

στ) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ για μηχανοκίνητα οχήματα·

ζ) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με ΣΦΑ για μηχανοκίνητα οχήματα·

η) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

θ) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους αερολιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

ι) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 16

Παρακολούθηση προόδου

1. Έως τις 28 Φεβρουαρίου του έτους που ακολουθεί την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και έως την ίδια ημερομηνία κάθε έτους που ακολουθεί, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την αθροιστική ισχύ εξόδου που είναι συνολικά διαθέσιμη για την επαναφόρτιση των οχημάτων, τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και τον αριθμό των ταξινομημένων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή και των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη που κυκλοφορούσαν στην επικράτειά τους στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ.

2. Αν από την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή από τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή συνάγεται προφανώς το συμπέρασμα ότι το κράτος μέλος είναι πιθανό να μην εκπληρώσει τους εθνικούς του στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει έκθεση διαπιστώσεων για τον σκοπό αυτό και να ζητήσει από το οικείο κράτος μέλος να λάβει διορθωτικά μέτρα για την εκπλήρωση των εθνικών στόχων. Εντός τριών μηνών από την παραλαβή της έκθεσης διαπιστώσεων της Επιτροπής, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα διορθωτικά μέτρα που προτίθεται να εφαρμόσει για να εκπληρώσει τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1. Τα διορθωτικά μέτρα περιλαμβάνουν πρόσθετες ενέργειες που θα υλοποιήσει το κράτος μέλος για να εκπληρώσει τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 και σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των ενεργειών ώστε να είναι δυνατή η αξιολόγηση της ετήσιας προόδου για την εκπλήρωση αυτών των στόχων. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα διορθωτικά μέτρα είναι ικανοποιητικά, το οικείο κράτος μέλος επικαιροποιεί την τελευταία έκθεση προόδου του που αναφέρεται στο άρθρο 14 με τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα και την υποβάλλει στην Επιτροπή.

Άρθρο 17

Πληροφόρηση χρηστών

1. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους σχετικές, συνεπείς και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν τη δυνατότητα να ανεφοδιάζονται τακτικά με μεμονωμένα καύσιμα της αγοράς ή να επαναφορτίζονται σε σημεία επαναφόρτισης. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται εντός των εγχειριδίων των μηχανοκίνητων οχημάτων, σε σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, επί των μηχανοκίνητων οχημάτων και σε αντιπροσωπείες μηχανοκίνητων οχημάτων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και για τα εγχειρίδια των οικείων μηχανοκίνητων οχημάτων, που διατίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

2. Τόσο τα αναγνωριστικά της συμβατότητας των οχημάτων με τις υποδομές, όσο και τα αναγνωριστικά της συμβατότητας των καυσίμων με τα οχήματα που αναφέρονται

στην παράγραφο 1 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στα σημεία 9.1 και 9.2 του παραρτήματος ΙΙ. Αν τα πρότυπα αυτά περιλαμβάνουν γραφική παράσταση, η οποία περιέχει και χρωματικό κώδικα, η γραφική παράσταση είναι απλή, εύκολα κατανοητή και επικολλάται σε ευδιάκριτο σημείο:

α) στις αντίστοιχες αντλίες και στα ακροφύσιά τους σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, από την ημερομηνία κατά την οποία τα καύσιμα διατίθενται στην αγορά· ή

β) πολύ κοντά σε όλα τα καπάκια δεξαμενών καυσίμων των μηχανοκίνητων οχημάτων για τα οποία συνιστώνται τα εν λόγω καύσιμα και τα οποία είναι συμβατά με τα εν λόγω καύσιμα, και εντός των εγχειριδίων των μηχανοκίνητων οχημάτων, όταν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα διατίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

3. Όταν οι τιμές των καυσίμων αναρτώνται σε σταθμούς ανεφοδιασμού, αναρτώνται, κατά περίπτωση, οι εκάστοτε συγκριτικές τιμές ανά μονάδα, κυρίως της ηλεκτρικής ενέργειας και του υδρογόνου, για σκοπούς πληροφόρησης και με βάση την κοινή μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τη σύγκριση των τιμών ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων, όπως αναφέρεται στο σημείο 9.3 του παραρτήματος ΙΙ.

4. Αν τα ευρωπαϊκά πρότυπα που ορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων δεν περιλαμβάνουν διατάξεις για τη σήμανση με σκοπό τη συμμόρφωση με τα εν λόγω πρότυπα, αν οι διατάξεις για τη σήμανση δεν περιλαμβάνουν γραφικές παραστάσεις, ούτε χρωματικούς κώδικες, ή αν οι διατάξεις για τη σήμανση δεν θεωρούνται πρόσφορο μέσο για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται, για τους σκοπούς της ενιαίας εφαρμογής των παραγράφων 1 και 2:

α) να αναθέσει στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσει προδιαγραφές για τη σήμανση,

β) να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις, προσδιορίζοντας τη γραφική παράσταση και τον περιεχόμενο σε αυτήν χρωματικό κώδικα συμβατότητας για καύσιμα που διατίθενται στην ενωσιακή αγορά και καταλαμβάνουν μερίδιο 1 % του συνολικού όγκου πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτος μέλος.

5. Όταν επικαιροποιούνται οι διατάξεις των αντίστοιχων ευρωπαϊκών προτύπων σχετικά με τη σήμανση, όταν εκδίδονται νέες εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τη σήμανση ή όταν καταρτίζονται νέα ευρωπαϊκά πρότυπα για τα εναλλακτικά καύσιμα, ανάλογα με την περίπτωση, οι αντίστοιχες απαιτήσεις για τη σήμανση ισχύουν για όλα τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης και για τα μηχανοκίνητα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια των κρατών μελών 24 μήνες μετά την αντίστοιχη επικαιροποίηση ή έκδοσή τους.

Άρθρο 18

Παροχή δεδομένων

1. Τα κράτη μέλη ιδρύουν οργανισμό καταχώρισης κωδικών ταυτοποίησης (ΟΚΚΤ). Ο ΟΚΚΤ εκδίδει και διαχειρίζεται μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης με τους οποίους ταυτοποιούνται, τουλάχιστον, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης και οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας, το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24.

2. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ή, με βάση μεταξύ τους συμφωνία, οι ιδιοκτήτες των εν λόγω σημείων, διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των στατικών και δυναμικών δεδομένων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που διαχειρίζονται οι ίδιοι και επιτρέπουν την προσβασιμότητα αυτών των δεδομένων μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης χωρίς κόστος. Παρέχονται τα ακόλουθα είδη δεδομένων:

α) στατικά δεδομένα για προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:

i) γεωγραφική τοποθεσία του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού,

ii) αριθμός συνδετήρων,

iii) αριθμός χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία,

iv) στοιχεία επικοινωνίας του ιδιοκτήτη και του διαχειριστή του σταθμού επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

β) πρόσθετα στατικά δεδομένα για προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:

i) κωδικοί ταυτοποίησης, τουλάχιστον του διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας που προσφέρουν υπηρεσίες στο εν λόγω σημείο επαναφόρτισης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1,

ii) είδος συνδετήρα,

iii) είδος ρεύματος (εναλλασσόμενο/συνεχές ρεύμα),

iv) ισχύς εξόδου (kW),

γ) δυναμικά δεδομένα για όλα τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:

i) κατάσταση λειτουργίας (λειτουργεί/δεν λειτουργεί),

ii) διαθεσιμότητα (κατειλημμένο/ελεύθερο),

iii) ad hoc τιμή.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των δεδομένων με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους ενδιαφερόμενους μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που διαθέτουν, με βάση την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[27].

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 17 προκειμένου:

α) να προσθέσει είδη δεδομένων στα δεδομένα που προσδιορίζονται ήδη στην παράγραφο 2·

β) να προσδιορίσει στοιχεία σχετικά με τη μορφή των δεδομένων, τη συχνότητα με την οποία κοινοποιούνται και την ποιότητά τους·

γ) να καθορίσει αναλυτικές διαδικασίες για την παροχή και την ανταλλαγή των δεδομένων που απαιτούνται δυνάμει της παραγράφου 2.

[27] Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

Άρθρο 19

Κοινές τεχνικές προδιαγραφές

1. Τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα, με την εξαίρεση των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημείο 1.1.

2. Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα, με την εξαίρεση των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24 πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημείο 1.2.

3. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημεία 3.1, 3.2, 3.3, και 3.4.

4. Οι εγκαταστάσεις για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές και που κατασκευάζονται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημεία 4.1 και 4.2.

5. Τα σημεία ανεφοδιασμού με ΣΦΑ για ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημείο 8.

6. Σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσουν ευρωπαϊκά πρότυπα για τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών στους τομείς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού και για τους οποίους δεν έχουν θεσπιστεί τεχνικές προδιαγραφές από την Επιτροπή.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 17 προκειμένου:

   α) να προσθέσει στο παρόν άρθρο κοινές τεχνικές προδιαγραφές ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης τεχνική διαλειτουργικότητα των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού όσον αφορά τις φυσικές συνδέσεις και την ανταλλαγή πληροφοριών για τους τομείς που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ·

   β) να τροποποιήσει το παράρτημα ΙΙ, επικαιροποιώντας τις παραπομπές στα πρότυπα που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές του εν λόγω παραρτήματος.

Άρθρο 20

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 19 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την

εξουσιοδότηση, το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο διατυπώσουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 18 και 19 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να διατυπώσουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά τρεις μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 21

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η επιτροπή αυτή συνιστά επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Όταν η εν λόγω επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Σε περίπτωση που η επιτροπή πρέπει να γνωμοδοτήσει με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, αν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Άρθρο 22

Επανεξέταση

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, αν κριθεί απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίησή του.

Άρθρο 23

1. Η οδηγία 2014/94/ΕΚ που καταργείται, καταργείται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24.

2. Οι αναφορές στην οδηγία 2014/94/ΕΕ λογίζονται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοίχισης που εμφανίζεται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 24

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο πρόεδρος	*Ο πρόεδρος*