

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2014/94/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Οκτωβρίου 2014

για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

(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 ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωσή της της 3ης Μαρτίου 2010, με τίτλο «Ευρώπη 2020: Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη», η Επιτροπή αποσκοπεί στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού με την αποτελεσματικότερη χρήση πόρων και ενέργειας.
- (2) Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» έγινε έκκληση για τη μείωση της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο. Τούτο χρειάζεται να επιτευχθεί μέσα από ένα φάσμα πολιτικών πρωτοβουλιών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης μιας βιώσιμης στρατηγικής για τα εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και των κατάλληλων υποδομών. Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής πρότεινε επίσης τη μείωση κατά 60 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.
- (3) Η οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, έθεσε τον στόχο του 10 % ως μερίδιο της αγοράς για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στα καύσιμα κίνησης.
- (4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών και των εθνικών εμπειρογνομώνων, καθώς και την εμπειρογνομωσύνη με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Ιανουαρίου 2013 με τίτλο «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων», η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν στην παρούσα φάση ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου, μεταξύ άλλων και υπό το πρίσμα της πιθανής ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους μέσω π.χ. τεχνολογικών συστημάτων δύο καυσίμων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 271 της 19.9.2013, σ. 111.

⁽²⁾ ΕΕ C 280 της 27.9.2013, σ. 66.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Απριλίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 29ης Σεπτεμβρίου 2014.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16).

- (5) Ο όρος «πηγές ενέργειας» σημαίνει όλες τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τις μεταφορές, όπως η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο, που δεν παράγονται υποχρεωτικά με καύση ή άλλες μορφές οξειδοαναγωγής.
- (6) Συνθετικά καύσιμα, τα οποία υποκαθιστούν το ντίζελ, τη βενζίνη και το καύσιμο αεριοποιημένων, μπορούν να παραχθούν από διάφορες πρώτες ύλες, μετατρέποντας τη βιομάζα, το φυσικό αέριο, τον άνθρακα ή τα πλαστικά απορρίμματα σε υγρά καύσιμα, μεθάνιο και διμεθυλαιθέρα (DME). Τα συνθετικά παραφινικά καύσιμα ντίζελ, όπως τα υδρογονοεπεξεργασμένα φυτικά έλαια (HVO) και τα ντίζελ Fischer-Tropsch, είναι εναλλάξιμα και μπορούν είτε να αναμειχθούν με ορυκτά καύσιμα ντίζελ σε πολύ μεγάλη αναλογία ανάμειξης είτε να χρησιμοποιηθούν από μόνα τους σε όλα τα υπάρχοντα ή μελλοντικά οχήματα ντίζελ. Επομένως, αυτά τα καύσιμα μπορούν να διανεμηθούν, να αποθηκευθούν και να χρησιμοποιηθούν με τις υπάρχουσες υποδομές. Τα συνθετικά καύσιμα που υποκαθιστούν τη βενζίνη, όπως η μεθανόλη και άλλες αλκοόλες, μπορούν να αναμειχθούν με τη βενζίνη και μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τεχνικής απόψεως με τη σημερινή τεχνολογία του αυτοκινήτου με μικρές προσαρμογές. Η μεθανόλη μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα έχουν τη δυνατότητα να ελαττώσουν τη χρήση των πηγών πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό του τομέα των μεταφορών.
- (7) Το LPG ή αέριο οχημάτων είναι εναλλακτικό καύσιμο, υποπροϊόν της επεξεργασίας του φυσικού αερίου και της διύλισης του πετρελαίου, με μικρότερο αποτύπωμα άνθρακα και σημαντικά μειωμένες εκπομπές ρύπων σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα. Το βιολογικό LPG, που παράγεται από διάφορες πηγές βιομάζας, αναμένεται να κάνει την εμφάνισή του ως βιώσιμη τεχνολογία μεσομακροπρόθεσμα. Το LPG μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις οδικές μεταφορές (αυτοκίνητα και φορτηγά) για κάθε είδους απόσταση. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι υποδομές του LPG έχουν αναπτυχθεί σχετικά ικανοποιητικά, με σημαντικό ήδη αριθμό σταθμών ανεφοδιασμού στην Ένωση (περίπου 29 000). Ωστόσο, η κατανομή αυτών των σταθμών ανεφοδιασμού είναι άνιση, με χαμηλό βαθμό διείσδυσης σε ορισμένες χώρες.
- (8) Με την επιφύλαξη του ορισμού των εναλλακτικών καυσίμων που περιλαμβάνεται στην παρούσα οδηγία, θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν περισσότερα είδη καθαρών καυσίμων που ενδέχεται να αποτελέσουν πιθανές εναλλακτικές λύσεις αντί των ορυκτών καυσίμων. Ενθαρρυντικά αποτελέσματα από την έρευνα και την ανάπτυξη θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν επιλέγονται νέοι τύποι εναλλακτικών καυσίμων. Θα πρέπει να καταρτισθούν πρότυπα και νομοθεσία που δεν θα ευνοούν συγκεκριμένο τύπο τεχνολογίας, ώστε να μην εμποδίζεται η περαιτέρω ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και φέρουσας μεθόδου.
- (9) Στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 της 6ης Ιουνίου 2012 αναφέρεται ότι η έλλειψη μιας εναρμονισμένης υποδομής, σε επίπεδο Ένωσης, για εναλλακτικά καύσιμα εμποδίζει την εισαγωγή στην αγορά οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και καθυστερεί την επέλευση των περιβαλλοντικών οφελών τους. Στην ανακοίνωσή της της 8ης Νοεμβρίου 2012 με τίτλο «CARS 2020: σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη», η Επιτροπή επανέλαβε τις κύριες συστάσεις της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 και παρουσίασε σχέδιο δράσης που βασίζεται σε αυτές. Η παρούσα οδηγία αποτελεί μία από τις βασικές δράσεις που έχουν εξαγγελθεί από την Επιτροπή σχετικά με τις υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα.
- (10) Θα πρέπει να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς λόγω της ασυντόνιστης εισαγωγής εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Τα συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών θα πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών, προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο διττός στόχος της ελαχιστοποίησης της εξάρτησης από το πετρέλαιο και του μετριασμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να περιγράφουν τους εθνικούς σκοπούς και στόχους τους και να στηρίζουν δράσεις για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να δημιουργηθούν, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές καθώς και με τον συγκεκριμένο κλάδο, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις ανάγκες των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Όπου κρίνεται απαραίτητο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται η συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα, συμπεριλαμβανομένων διαφόρων επιλογών πρόσβασης χωρίς διακρίσεις σε σταθμούς επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Ο συντονισμός αυτών των εθνικών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να στηριχθούν μέσω της συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη μέλη και της αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων από την Επιτροπή. Προκειμένου να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τις πληροφορίες που προβλέπονται στο παράρτημα I, η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές.
- (11) Είναι αναγκαία μια συντονισμένη προσέγγιση για την κάλυψη των μακροπρόθεσμων ενεργειακών αναγκών όλων των τρόπων μεταφοράς. Θα πρέπει ιδιαίτερα οι πολιτικές να θεμελιώνονται στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στις συγκεκριμένες ανάγκες του κάθε τρόπου μεταφοράς. Κατά την εκπόνηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διαφόρων τρόπων μεταφοράς που υπάρχουν στο έδαφος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τους οποίους οι διαθέσιμες εναλλακτικές αντί των ορυκτών καυσίμων είναι περιορισμένες.
- (12) Η ανάπτυξη και εφαρμογή των πλαισίων εθνικής πολιτικής από τα κράτη μέλη θα πρέπει να διευκολυνθεί από την Επιτροπή μέσω ανταλλαγών πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

- (13) Για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής μπορούν να συνίστανται σε διάφορα σχέδια, στρατηγικές ή άλλα έγγραφα σχεδιασμού που έχουν εκπονηθεί χωριστά ή ενσωματωμένα, ή με άλλη μορφή και σε διοικητικό επίπεδο όπως αποφασίζουν τα κράτη μέλη.
- (14) Τα καύσιμα που περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για τα ενωσιακά και εθνικά μέτρα στήριξης που προβλέπονται για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου η δημόσια στήριξη να εστιασθεί σε συντονισμένη ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς με σκοπό την κινητικότητα σε όλη την Ένωση, για την οποία θα χρησιμοποιούνται οχήματα και σκάφη που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.
- (15) Η παρούσα οδηγία δεν έχει στόχο να δημιουργήσει πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τα κράτη μέλη ή τις περιφερειακές και τοπικές αρχές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία κάνοντας χρήση ενός ευρέος φάσματος κανονιστικών και μη κανονιστικών κινήτρων και μέτρων, σε στενή συνεργασία με φορείς του ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι θα πρέπει να διαδραματίσουν βασικό ρόλο στην υποστήριξη της ανάπτυξης εναλλακτικών υποδομών καυσίμων.
- (16) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, ιδίως σε ό,τι αφορά τη μείωση των ανθρακούχων εκπομπών στις μεταφορές, είναι επιλέξιμη για χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση. Ο εν λόγω κανονισμός καθιστά επίσης δυνατή την παροχή πρόσθετης χρηματοδότησης για τις δράσεις που αξιοποιούν τις συνέργειες μεταξύ τουλάχιστον δύο από τους τομείς που καλύπτει ο κανονισμός, ήτοι μεταφορές, ενέργεια και τηλεπικοινωνίες. Τέλος, η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή συντονισμού της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) όσον αφορά τον συντονισμό των προγραμμάτων εργασίας ώστε να καταστούν δυνατές οι πολυτομεακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων σε μια προσπάθεια να αξιοποιηθούν πλήρως οι πιθανές συνέργειες ανάμεσα στους τομείς αυτούς. Η ΔΣΕ θα συμβάλει συνεπώς στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.
- (17) Το πρόγραμμα-πλαίσιο «Ορίζοντας 2020», που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, θα παρέχει επίσης υποστήριξη για την έρευνα και την καινοτομία όσον αφορά τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και τις σχετικές υποδομές, ιδίως μέσω της κοινωνικής πρόκλησης «Έξυπνες, οικολογικές και ολοκληρωμένες μεταφορές». Η εν λόγω συγκεκριμένη πηγή χρηματοδότησης θα πρέπει επίσης να συμβάλει στην ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών καυσίμων και θα πρέπει να ληφθεί πλήρως υπόψη ως μια επιπλέον ευκαιρία να εξασφαλιστεί η αγορά βιώσιμης κινητικότητας σε όλη την Ένωση.
- (18) Προκειμένου να πραγματοποιηθούν επενδύσεις στις βιώσιμες μεταφορές και να στηριχθεί η ανάπτυξη ενός συνεχούς δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη οφείλουν να στηρίξουν τα εθνικά και περιφερειακά αναπτυξιακά μέτρα στον τομέα αυτό. Θα πρέπει να ενθαρρύνουν την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στην ανάπτυξη και τη διαχείριση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ανάμεσα στις τοπικές και τις περιφερειακές πρωτοβουλίες ανάπτυξης και, προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να προωθήσουν τη χρήση των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, ιδίως του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής.
- (19) Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Τα κράτη μέλη μπορεί να κρίνουν αναγκαίο να προσφέρουν στήριξη στους φορείς εκμετάλλευσης που ζημιώνονται από την παρούσα οδηγία, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Τυχόν εθνικά μέτρα στήριξης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που κοινοποιούνται στην Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογούνται χωρίς καθυστέρηση.
- (20) Οι κατευθυντήριες γραμμές του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αναγνωρίζουν ότι τα εναλλακτικά καύσιμα λειτουργούν, τουλάχιστον εν μέρει, ως υποκατάστατα για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό των μεταφορών, συμβάλλουν στην απεξάρτηση από τον άνθρακα και βελτιώνουν την περιβαλλοντική αποδοτικότητα του μεταφορικού τομέα. Βάσει των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών του ΔΕΔ-Μ, σε ό,τι αφορά τις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία, το ΔΕΔ-Μ οφείλει να διευκολύνει την απομάκρυνση του άνθρακα από όλους τους τρόπους μεταφοράς μέσω της τόνωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας, καθώς και μέσω της εισαγωγής εναλλακτικών προωστικών συστημάτων και της παροχής των αντίστοιχων υποδομών. Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ απαιτούν επίσης να παρέχεται, στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και στους θαλάσσιους λιμένες, στα αεροδρόμια και στους δρόμους του κεντρικού δικτύου που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ («κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ»), η δυνατότητα ανεφοδιασμού σε εναλλακτικά καθαρά καύσιμα. Στη ΔΣΕ το

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζων 2020» για την έρευνα και την καινοτομία (2014-2020) και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1982/2006/ΕΚ (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 104).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διερωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

μέσω χρηματοδότησης του ΔΕΔ-Μ προβλέπει τη δυνατότητα επιχορηγήσεων για την ανάπτυξη των νέων αυτών τεχνολογιών και της σχετικής καινοτομίας στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών για τα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα. Επιπλέον, θα μπορεί να παρέχεται από τη ΔΣΕ χρηματοδοτική βοήθεια για την ανάπτυξη υποδομών για τα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα στο ευρύτερο συνολικό δίκτυο, υπό μορφή δημόσιων συμβάσεων και χρηματοδοτικών μέσων όπως τα ομόλογα έργου.

- (21) Τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/28/ΕΚ, είναι σήμερα ο σημαντικότερος τύπος εναλλακτικών καυσίμων, αντιπροσωπεύοντας ποσοστό 4,7 % των συνολικών καυσίμων που καταναλώθηκαν στις μεταφορές στην Ένωση το 2011. Μπορούν επίσης να συμβάλουν σε σημαντική μείωση των συνολικών εκπομπών CO₂, εάν η παραγωγή τους γίνεται με βιώσιμο τρόπο. Μπορούν να παρέχουν καθαρή ενέργεια σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
- (22) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την Ένωση, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται να κατασκευαστούν νέα δίκτυα υποδομών, όπως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου [υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και συμπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)] και, κατά περίπτωση, υδρογόνου. Είναι σημαντικό να προσδιορισθούν τα διαφορετικά στάδια ανάπτυξης της κάθε τεχνολογίας και των σχετικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της ωριμότητας των επιχειρηματικών μοντέλων για τους ιδιώτες επενδυτές και της διαθεσιμότητας και της αποδοχής από τους χρήστες των εναλλακτικών καυσίμων. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η τεχνολογική ουδετερότητα, και τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να λάβουν δεόντως υπόψη την απαίτηση να στηριχθεί η εμπορική ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων. Ακόμη, η πυκνότητα του πληθυσμού και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την επεξεργασία εθνικών πλαισίων πολιτικής.
- (23) Η ηλεκτρική ενέργεια έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την ενεργειακή απόδοση των οδικών οχημάτων και να συμβάλει στη μείωση του CO₂ στις μεταφορές. Αποτελεί πηγή ενέργειας απαραίτητη για την ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων της κατηγορίας L, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾, τα οποία μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι κατασκευάζονται δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης με επαρκή κάλυψη προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ηλεκτρικά οχήματα να κινούνται τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, όπου κρίνεται σκόπιμο, εντός δικτύων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να προσδιοριστεί λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020 σε κάθε κράτος μέλος. Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένων επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Οι ιδιώτες κάτοχοι αυτών των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν μέτρα που θα βοηθήσουν τους χρήστες οχημάτων εξασφαλίζοντας ότι οι επιχειρηματικοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.
- (24) Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την οικοδόμηση δημοσίως προσβάσιμης υποδομής για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε μηχανοκίνητα οχήματα. Για τον καθορισμό, στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής, κατάλληλου αριθμού σημείων επαναφόρτισης με δημόσια πρόσβαση, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τον αριθμό των ήδη υπαρχόντων στο έδαφος τους δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και τις προδιαγραφές τους προκειμένου να αποφασίσουν να συγκεντρώσουν τις προσπάθειες ανάπτυξης σε σημεία επαναφόρτισης κανονικής ή υψηλής ισχύος.
- (25) Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί τομέα που εξελίσσεται ραγδαία. Οι τρέχουσες τεχνολογίες διεπαφής επαναφόρτισης περιλαμβάνουν καλωδιακές συνδέσεις, αλλά είναι ανάγκη επίσης να εξεταστούν μελλοντικές τεχνολογίες διεπαφής όπως η ασύρματη επαναφόρτιση ή η ανταλλαγή συσσωρευτών. Η νομοθεσία είναι ανάγκη να εξασφαλίσει ότι διευκολύνεται η τεχνολογική καινοτομία. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει συνεπώς να επικαιροποιείται κατάλληλα ώστε να λαμβάνονται υπόψη μελλοντικά πρότυπα για τεχνολογίες όπως η ασύρματη επαναφόρτιση και η ανταλλαγή συσσωρευτών.
- (26) Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται, παραδείγματος χάρη, ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν την πρόσβαση τρίτων χρηστών με συνδρομή ή σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε δημόσιους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που επιτρέπουν τη φυσική πρόσβαση ιδιωτών χρηστών με άδεια ή συνδρομή θα πρέπει να θεωρούνται δημοσίως προσβάσιμα.

⁽¹⁾ 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 ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

- (27) Η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο είναι ιδιαίτερα ελκυστικές πηγές ενέργειας για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων με στοιχεία καυσίμου και οχημάτων κατηγορίας L σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, γεγονός που μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Η ηλεκτροκίνηση είναι σημαντικός παράγοντας για την επίτευξη των φιλόδοξων κλιματικών και ενεργειακών στόχων της Ένωσης για το 2020. Όντως, η οδηγία 2009/28/ΕΚ, την οποία μετέφεραν τα κράτη μέλη στη νομοθεσία τους έως τις 5 Δεκεμβρίου 2010, έθεσε υποχρεωτικούς στόχους σε όλα τα κράτη μέλη για το μερίδιο της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, με σκοπό να επιτευχθεί έως το 2020 ο στόχος της Ένωσης ενός μεριδίου 20 % τουλάχιστον της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και ενός μεριδίου 10 % της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ειδικά στον τομέα των μεταφορών.
- (28) Για την επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, εφόσον είναι τεχνικά και οικονομικά εύλογο, ευφυή συστήματα μέτρησης ώστε να ενισχυθεί η σταθερότητα του ηλεκτρικού συστήματος με την επαναφόρτιση των μπαταριών από το δίκτυο τις ώρες χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και να επιτραπεί ο ασφαλής και ευέλικτος χειρισμός δεδομένων. Μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν έτσι τα οχήματα να διοχετεύουν ηλεκτρισμό από τις μπαταρίες τους στο δίκτυο κατά τις ώρες υψηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. Τα ευφυή συστήματα μέτρησης όπως ορίζονται στην οδηγία 2012/27/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο τα οποία είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί η σταθερότητα του δικτύου και να ενθαρρυνθεί η ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Τα ευφυή συστήματα μέτρησης παρέχουν ακριβείς και διαφανείς πληροφορίες σχετικά με το κόστος και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών επαναφόρτισης, ενθαρρύνοντας την επαναφόρτιση σε περιόδους εκτός των ωρών αιχμής, δηλαδή περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και χαμηλών τιμών ενέργειας. Η χρήση ευφυών συστημάτων μέτρησης βελτιστοποιεί την επαναφόρτιση, πράγμα που αποφέρει οφέλη στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας και στους καταναλωτές.
- (29) Όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που δεν είναι προσβάσιμα στο κοινό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν ως στόχο να διερευνήσουν κατά πόσον είναι δυνατές από τεχνικής και οικονομικής σκοπιάς οι συνέργειες με την υλοποίηση σχεδίων εμπορικής εξάπλωσης των ευφυών μετρητών, σύμφωνα με την υποχρέωση δυνάμει του παραρτήματος Ι.2 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾. Οι διαχειριστές των συστημάτων διανομής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε ό,τι αφορά τα σημεία επαναφόρτισης. Κατά την ανάπτυξη των καθηκόντων τους, οι διαχειριστές των συστημάτων διανομής, ορισμένοι εκ των οποίων μπορεί να αποτελούν τμήμα κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που έχει στην ιδιοκτησία της ή διαχειρίζεται σημεία επαναφόρτισης, οφείλουν να συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με όλους τους υπόλοιπους ιδιοκτήτες ή διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης, ιδίως παρέχοντάς τους τις πληροφορίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική πρόσβαση και χρήση του συστήματος.
- (30) Κατά την ανάπτυξη υποδομών για τα ηλεκτρικά οχήματα η αλληλεπίδραση μεταξύ των υποδομών αυτών και του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τις αρχές της οδηγίας 2009/72/ΕΚ. Η εγκατάσταση και η λειτουργία σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να αναπτυχθούν ως ανταγωνιστική αγορά με ανοικτή πρόσβαση σε όλους όσοι ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη ή διαχείριση υποδομών επαναφόρτισης.
- (31) Η πρόσβαση των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης στα σημεία επαναφόρτισης δεν θα πρέπει να θίγει τις παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 44 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ.
- (32) Η Επιτροπή έδωσε το 2010 εντολή (M468) στους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης (ESO) να δημοσιεύσουν νέα πρότυπα ή να επανεξετάσουν όσα υπάρχουν με σκοπό να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η δυνατότητα διασύνδεσης μεταξύ σημείου παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων. Η CEN/CENELEC συνέστησε ομάδα εστιασμένης συζήτησης, η οποία δημοσίευσε έκθεση τον Οκτώβριο του 2011. Παρά το γεγονός ότι η έκθεση περιέχει ορισμένες συστάσεις, δεν επιτεύχθηκε συναίνεση όσον αφορά την επιλογή τυποποιημένης διεπαφής. Κατά συνέπεια, χρειάζεται περαιτέρω δράση πολιτικής, ώστε να εξευρεθεί κοινόχρηστη λύση που θα εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα σε όλη την Ένωση.
- (33) Η διεπαφή φόρτισης ηλεκτρικού οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει πολλαπλούς ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων εφόσον ένας εξ αυτών είναι σύμφωνος προς τις τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας, ώστε να είναι δυνατή η πολυπρότυπη επαναφόρτιση. Ωστόσο, η επιλογή που πραγματοποιείται στην παρούσα οδηγία για τους κοινούς συνδετήρες ηλεκτρικών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης (τύπου 2 και Combo 2) δεν θα πρέπει να αποβεί επιζήμια για τα κράτη μέλη που έχουν ήδη επενδύσει στην ανάπτυξη άλλων τυποποιημένων τεχνολογιών όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης και δεν θα πρέπει να θίγει τα υπάρχοντα σημεία επαναφόρτισης που αναπτύχθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Τα ηλεκτρικά οχήματα που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να δύνανται να επαναφορτίζονται, έστω και εάν έχουν σχεδιαστεί να επαναφορτίζονται σε σημεία επαναφόρτισης που δεν συμμορφώνονται προς τις τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας. Η επιλογή του εξοπλισμού για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος θα πρέπει να πληροί τις ειδικές προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο.

⁽¹⁾ Οδηγία 2012/27/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, για την ενεργειακή απόδοση, την τροποποίηση των οδηγιών 2009/125/ΕΚ και 2010/30/ΕΕ και την κατάργηση των οδηγιών 2004/8/ΕΚ και 2006/32/ΕΚ (ΕΕ L 315 της 14.11.2012, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ L 211 της 14.8.2009, σ. 55).

- (34) Οι εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από ξηράς μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές για την παροχή καθαρής ενέργειας, ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας με κακή ποιότητα αέρα ή υψηλά επίπεδα θορύβου. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να συμβάλει στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλασσοπλοούντων πλοίων και των πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (35) Η τυποποίηση της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας δεν θα πρέπει να εμποδίζει τη χρήση συστημάτων που έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπουν τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική χρήση τους σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, χωρίς να απαιτείται πλήρης συμμόρφωση προς τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (36) Ο ηλεκτρικός ανεφοδιασμός αεροσκαφών που σταθμεύουν σε αερολιμένες μπορεί να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων και του θορύβου, να βελτιώσει την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και να μειώσει τις επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι θα πρέπει να αξιολογηθεί στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους η ανάγκη εφοδιασμού σε ηλεκτρική ενέργεια στους αερολιμένες.
- (37) Τα υδρογονοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και τα υδρογονοκίνητα οχήματα της κατηγορίας L, έχουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης στην αγορά, αλλά η δημιουργία επαρκούς υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι απαραίτητη για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων σε μεγαλύτερη κλίμακα.
- (38) Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να συμπεριλάβουν σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία προσβάσιμων υποδομών για το κοινό για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, οι οποίες εξασφαλίζουν την κυκλοφορία των υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων εντός των δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Όπου κρίνεται σκόπιμο, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διασυνοριακές συνδέσεις ώστε να επιτρέπεται η κυκλοφορία υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης.
- (39) Σε ό,τι αφορά τα οχήματα φυσικού αερίου, λειτουργούν σήμερα περίπου 3 000 σημεία ανεφοδιασμού με καύσιμα στην Ένωση. Πρόσθετα σημεία ανεφοδιασμού θα μπορούσαν να τεθούν σε λειτουργία και να εφοδιάζονται από το υπάρχον καλά ανεπτυγμένο δίκτυο διανομής φυσικού αερίου στο μεγαλύτερο μέρος της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι η ποιότητα του φυσικού αερίου είναι κατάλληλη για χρήση σε οχήματα φυσικού αερίου σημερινής και προηγμένης τεχνολογίας. Στο υπάρχον δίκτυο διανομής φυσικού αερίου μπορούν να προστεθούν τοπικά σημεία ανεφοδιασμού τα οποία θα χρησιμοποιούν βιομεθάνιο παραγόμενο τοπικά.
- (40) Οι κοινές υποδομές για το φυσικό αέριο απαιτούν κοινές τεχνικές προδιαγραφές τόσο για τις εγκαταστάσεις όσο και για την ποιότητα του αερίου. Η ποιότητα του φυσικού αερίου που χρησιμοποιείται στην Ένωση εξαρτάται από την προέλευσή του, τα συστατικά του, για παράδειγμα το βιομεθάνιο που αναμειγνύεται με φυσικό αέριο, και τον τρόπο χειρισμού του μέσω της αλυσίδας διανομής. Ως εκ τούτου, η διεύρυνση των τεχνικών χαρακτηριστικών μπορεί να παρεμποδίσει τη βέλτιστη χρήση των μηχανών και να περιορίσει την ενεργειακή τους απόδοση. Η τεχνική επιτροπή CEN/TC 408 αναπτύσσει σχετικά μια δέσμη ποιοτικών προδιαγραφών του φυσικού αερίου που χρησιμοποιείται στις μεταφορές και για την έγχυση βιομεθανίου στο δίκτυο φυσικού αερίου.
- (41) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους τη δημιουργία επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού με καύσιμα μηχανοκίνητων οχημάτων για την προμήθεια CNG ή συμπιεσμένου βιομεθανίου, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα με CNG μπορούν να κινούνται σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές όπως και στο σύνολο της Ένωσης, τουλάχιστον στο υφιστάμενο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Κατά τη σύσταση των δικτύων τους για τον εφοδιασμό των μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία σημείων ανεφοδιασμού δημοσίως προσβάσιμων, λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη αυτονομία των μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG. Ενδεικτικά, η μέση απόσταση μεταξύ σημείων ανεφοδιασμού υπολογίζεται στα 150 km περίπου. Για να εξασφαλιστεί η λειτουργία και η διαλειτουργικότητα της αγοράς, όλα τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG θα πρέπει να παρέχουν αέριο της απαιτούμενης ποιότητας για χρήση σε οχήματα CNG σημερινής και προηγμένης τεχνολογίας.
- (42) Το LNG είναι ένα ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο για τα πλοία ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, που αφορούν το ήμισυ των πλοίων τα οποία εκτελούν ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Ένα κεντρικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού LNG σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι διαθέσιμο τουλάχιστον μέχρι τα τέλη του 2025 και του 2030 αντίστοιχα. Στα σημεία ανεφοδιασμού LNG περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων: τερματικοί σταθμοί LNG, δεξαμενές, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες. Η αρχική εστίαση στο κεντρικό δίκτυο δεν θα πρέπει να αποκλείει την προοπτική της μακροπρόθεσμης διάθεσης LNG σε λιμένες εκτός του κεντρικού δικτύου, ιδίως σε εκείνους τους λιμένες

(1) Οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (ΕΕ L 327 της 27.11.2012, σ. 1).

που είναι σημαντικοί για πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές. Η απόφαση σχετικά με την τοποθέτηση των σημείων ανεφοδιασμού LNG σε λιμένες θα πρέπει να βασίζεται σε ανάλυση κόστους-οφέλους, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των περιβαλλοντικών οφελών. Θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι εφαρμοστέες διατάξεις περί ασφάλειας. Η προβλεπόμενη στην παρούσα οδηγία ανάπτυξη υποδομών LNG δεν θα πρέπει να εμποδίσει την πιθανή ανάπτυξη στο μέλλον άλλων ενεργειακά αποδοτικών εναλλακτικών καυσίμων.

- (43) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες για την τροποποίηση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που συνήφθη στη Γενεύη στις 26 Μαΐου 2000, όπως τροποποιήθηκε (ADN), προκειμένου να επιτραπεί η μεταφορά LNG σε μεγάλη κλίμακα με εσωτερική ναυσιπλοΐα. Οι τροποποιήσεις που αυτό επιφέρει θα πρέπει να εφαρμοστούν σε όλες τις μεταφορές στο έδαφος της Ένωσης προσαρμοζόντας το παράρτημα III τμήμα III.1 της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Θα πρέπει να τροποποιηθεί η οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾, κατά περίπτωση, προκειμένου να επιτραπεί η αποτελεσματική και ασφαλής χρήση του LNG για την πρόωση των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν θα πρέπει να αντιτίθενται στις διατάξεις της ADN που εφαρμόζεται στο έδαφος της Ένωσης δυνάμει του παραρτήματος III του τμήματος III.1 της οδηγίας 2008/68/ΕΚ.
- (44) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ένα κατάλληλο σύστημα διανομής μεταξύ των σταθμών αποθήκευσης και των σημείων ανεφοδιασμού LNG. Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, η διαθεσιμότητα και η γεωγραφική τοποθεσία των σημείων φόρτωσης για βυτιοφόρα οχήματα που κινούνται με LNG είναι σημαντικές για την ανάπτυξη μιας οικονομικά βιώσιμης κινητικότητας που βασίζεται στο LNG.
- (45) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του υγροποιημένου βιομεθανίου, ενδέχεται επίσης να προσφέρει αποδοτική οικονομικά τεχνολογία προκειμένου τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να τηρούν τα αυστηρότερα όρια εκπομπής ρύπων των προτύπων Euro VI όπως αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾.
- (46) Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη υποδομών υγροποιημένου φυσικού αερίου, καθώς καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και αφήνει περιθώρια για οφέλη του δικτύου. Κατά τη σύσταση των δικτύων τους για τον εφοδιασμό των βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία σημείων ανεφοδιασμού προσβάσιμων από το κοινό, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, στο πλαίσιο των δεουσών αποστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη αυτονομία των μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG. Ενδεικτικά, η μέση απόσταση μεταξύ σημείων ανεφοδιασμού υπολογίζεται στα 400 km περίπου.
- (47) Η ανάπτυξη σημείων ανεφοδιασμού τόσο για το LNG όσο και για το CNG θα πρέπει να συντονιστεί δεόντως με την εφαρμογή του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.
- (48) Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 θα πρέπει να συσταθεί ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού LNG και CNG για το κοινό, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως την ημερομηνία αυτή και, μετά την ημερομηνία αυτή, στα άλλα τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όταν αυτά θα είναι διαθέσιμα στα οχήματα.
- (49) Με βάση την αυξανόμενη ποικιλομορφία στον τύπο των καυσίμων για μηχανοκίνητα οχήματα σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας στις οδικές μεταφορές των πολιτών σε ολόκληρη την Ένωση, είναι αναγκαίο να παρέχονται στους χρήστες των οχημάτων σαφείς και εύληπτες πληροφορίες ως προς τα καύσιμα που διατίθενται στα σημεία ανεφοδιασμού και ως προς τη συμβατότητα του οχηματός τους με διάφορα καύσιμα ή σημεία επαναφόρτισης που προσφέρονται στην αγορά της Ένωσης, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δύνανται να αποφασίζουν την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων πληροφόρησης και για τα οχήματα που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία.
- (50) Έλλειπει ενός ευρωπαϊκού προτύπου για τα εναλλακτικά καύσιμα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν άλλα πρότυπα για την πληροφόρηση των χρηστών και την επισήμανση.

⁽¹⁾ Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

⁽²⁾ Οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 389 της 30.12.2006, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2009/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/ΕΚ όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τροποποιείται η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η οδηγία 93/12/ΕΟΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 88).

- (51) Οι απλές και εύκολα συγκρίσιμες πληροφορίες ως προς τις τιμές των διαφόρων καυσίμων μπορούν να αποβούν σημαντικές για τους χρήστες των οχημάτων προκειμένου να αξιολογούν το σχετικό κόστος των μεμονωμένων καυσίμων που διατίθενται στην αγορά. Ως εκ τούτου, κατά την αναγραφή των τιμών των καυσίμων στα πρατήρια, ειδικότερα δε για το φυσικό αέριο και το υδρογόνο, είναι δυνατή η αναγραφή της σύγκρισης της τιμής ανά μονάδα με τα συμβατικά καύσιμα, όπως ανά «ισοδύναμο ενός λίτρου βενζίνης».
- (52) Με βάση την αυξανόμενη ποικιλομορφία στον τύπο των καυσίμων για μηχανοκίνητα οχήματα, θα πρέπει να παρέχονται στους χρήστες των οχημάτων δεδομένα ως προς την γεωγραφική τοποθεσία των δημοσίων προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης με εναλλακτικά καύσιμα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, όποτε εταιρείες ή ιστότοποι παρέχουν τις πληροφορίες αυτές, θα πρέπει να είναι προσβάσιμες από τους χρήστες χωρίς να δημιουργούνται περιορισμοί και διακρίσεις.
- (53) Όσον αφορά τη χάραξη πολιτικής με βάση τα δεδομένα σε όλα τα επίπεδα, είναι ιδιαίτερα σημαντική η συλλογή βέλτιστων πρακτικών και συντονισμένων δεδομένων μέσω δραστηριοτήτων παρακολούθησης, όπως η «πύλη για τα καθαρά οχήματα» (Clean Vehicle Portal) και το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Ηλεκτροκίνησης.
- (54) Θα πρέπει να περιλαμβάνονται, κατά περίπτωση, οι βασικές πληροφορίες για την ύπαρξη σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και κάθε άλλη πληροφορία που είναι χρήσιμη για την κινητικότητα σε ενωσιακή κλίμακα, στο πλαίσιο των υπηρεσιών για τις πληροφορίες ως προς την κυκλοφορία και τα ταξίδια, ως μέρος του ευφυούς συστήματος μεταφορών.
- (55) Προκειμένου να διασφαλιστεί η προσαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στην ανάπτυξη της αγοράς και την τεχνολογική πρόοδο, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές των σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης και τα σχετικά πρότυπα. Είναι ιδιαίτερος σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, όταν ετοιμάζει και καταρτίζει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να διασφαλίζει την παράλληλη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των οικείων εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (56) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναπτύσσει ενιαία και διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικά πρότυπα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, οι αντιθέσεις με τα διεθνή πρότυπα θα πρέπει να αποφεύγονται. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι τεχνικές προδιαγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας συνάδουν με τους διεθνείς κανόνες που θεσπίζει ο ΙΜΟ.
- (57) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα. Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης (ΕΟΤ) θα πρέπει να θεσπίσουν ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ και τα εν λόγω πρότυπα θα πρέπει να βασίζονται στα τρέχοντα διεθνή πρότυπα ή σε εν εξελίξει εργασίες διεθνούς τυποποίησης, κατά περίπτωση. Για πρότυπα που δεν έχουν ακόμα θεσπιστεί, οι εργασίες θα πρέπει να βασιστούν στα υπό επεξεργασία πρότυπα: «Κατευθυντήριες γραμμές για συστήματα και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού με LNG ως καύσιμο πλοίων» (ISO/DTS 18683), «Σταθμοί καυσίμων φυσικού αερίου — σταθμοί LNG για οχήματα με καύσιμα» (ISO/DIS 16924) και «Σταθμοί καυσίμων φυσικού αερίου — σταθμοί CNG για οχήματα με καύσιμα» (ISO/DIS 16923). Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να επικαιροποιεί τις αναφορές στις τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στα ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (58) Κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να συμβουλευέται τις σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων και οπωσδήποτε την ευρωπαϊκή ομάδα εμπειρογνομόνων για τα καύσιμα μεταφορών του μέλλοντος, η οποία απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες από τη βιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών, καθώς και την κοινή επιτροπή εμπειρογνομόνων για τις μεταφορές και το περιβάλλον, η οποία συγκεντρώνει εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη.
- (59) Η Επιτροπή συνέστησε ομάδα εμπειρογνομόνων αποκαλούμενη «ευρωπαϊκό φόρουμ για την αειφόρο ναυτιλία (ESSF)» προκειμένου να τη συνδράμει κατά την υλοποίηση των δραστηριοτήτων της Ένωσης στον τομέα της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών. Στο πλαίσιο του ESSF συνεστήθη υποομάδα για το LNG της ναυτιλίας, με εντολή να προτείνει στο ESSF την εξέλιξη προτύπων ή κανόνων για το LNG της ναυτιλίας ως καύσιμο πλοίων που να καλύπτουν τις τεχνικές και λειτουργικές πτυχές, καθώς και τις πτυχές της ασφάλειας, της προστασίας από έκνομες ενέργειες, της εκπαίδευσης

(¹) 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).

και του περιβάλλοντος αναφορικά με τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμο LNG. Συγκροτήθηκε επίσης επιτροπή για τη δημιουργία τεχνικών προδιαγραφών («CESTE») προκειμένου να ασχοληθεί με τις τεχνικές προδιαγραφές στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Είναι ιδιαίτερος σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων το ESSF και την CESTE, πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων περί απαιτήσεων για τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμο LNG, περιλαμβανομένων και των σχετικών πτυχών ασφάλειας.

- (60) Η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (CCNR) αποτελεί διεθνή οργανισμό που εξετάζει όλα τα ζητήματα που αφορούν την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η Επιτροπή για τον Δούναβη αποτελεί διεθνή διακυβερνητική οργάνωση για την παροχή και εξέλιξη της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στον Δούναβη. Είναι ιδιαίτερος σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων, από τη CCNR και την Επιτροπή για τον Δούναβη, πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
- (61) Όταν τα θέματα που σχετίζονται με την παρούσα οδηγία, εκτός από την εφαρμογή της ή από παραβάσεις εξετάζονται από εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ενεργούν ως ομάδες εμπειρογνώμωνων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να λαμβάνει πλήρη ενημέρωση και τεκμηρίωση και, κατά περίπτωση, πρόσκληση συμμετοχής στις σχετικές συνεδριάσεις.
- (62) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τη θέσπιση κοινών διαδικασιών και προδιαγραφών. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).
- (63) Για να διασφαλιστεί η παροχή εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές στην ποιότητα που απαιτείται για τη χρήση στους κινητήρες σημερινής και μελλοντικής τεχνολογίας και να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικών επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και άλλων ρύπων, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τη διάθεσή τους στην αγορά. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει, εφόσον χρειαστεί, τα απαραίτητα νομικά μέτρα για να εξασφαλίσει ένα εναρμονισμένο υψηλό επίπεδο ποιότητας καυσίμων σε όλη την Ένωση.
- (64) Προκειμένου να επιτευχθεί η ευρύτερη δυνατή χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές, διασφαλίζοντας παράλληλα τεχνολογική ουδετερότητα, και να προαχθεί η βιώσιμη ηλεκτρική κινητικότητα σε ολόκληρη την Ένωση, η Επιτροπή θα πρέπει, εφόσον το θεωρήσει απαραίτητο, να λάβει κατάλληλα μέτρα, όπως είναι η θέσπιση σχεδίου δράσης για την υλοποίηση της στρατηγικής που καθορίζεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων». Για τον σκοπό αυτό μπορεί να λάβει υπόψη της επιμέρους ανάγκες της αγοράς και τις εξελίξεις στα κράτη μέλη.
- (65) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η προώθηση ευρείας ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, λόγω της ανάγκης ανάληψης δράσης σε επίπεδο Ένωσης προκειμένου να εξασφαλιστεί η ζήτηση για κρίσιμη μάζα οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων για οικονομικώς αποδοτικές εξελίξεις εκ μέρους της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να καταστεί δυνατή η κινητικότητα οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση, 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, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΚΔΙΔΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών. Η παρούσα οδηγία ορίζει ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτωσης των ηλεκτρονικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου οι οποίες θα εφαρμοστούν μέσω των εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές για την εν λόγω επαναφόρτωση και σημεία ανεφοδιασμού, και προδιαγραφές ως προς τις πληροφορίες προς τους χρήστες.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- 1) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και που έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:
 - η ηλεκτρική ενέργεια,
 - το υδρογόνο,
 - τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο i) της οδηγίας 2009/28/EK,
 - τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα,
 - το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο — CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο — LNG), και
 - το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG),
- 2) «ηλεκτρικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης το οποίο περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά,
- 3) «σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει ένα ηλεκτρικό όχημα κάθε φορά ή να ανταλλάξει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά,
- 4) «σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος έως 22 kW, αποκλεισμένων των μηχανημάτων με ισχύ έως 3,7 kW τα οποία είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή των οποίων ο κύριος σκοπός δεν είναι να φορτίζουν ηλεκτρικά οχήματα και τα οποία δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα,
- 5) «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος υψηλότερης των 22 kW,
- 6) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας»: η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα θαλασσοπλοούντα πλοία ή πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- 7) «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει εναλλακτικό καύσιμο με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες στο σύνολο της Ένωσης. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή,
- 8) «σημείο ανεφοδιασμού»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού για την παροχή οποιουδήποτε καυσίμου εξαιρουμένου του LNG, μέσω σταθερής ή κινητής εγκατάστασης,
- 9) «σημείο ανεφοδιασμού με LNG»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού για την παροχή LNG, η οποία αποτελείται από εγκατάσταση σταθερή ή κινητή ή υπεράκτια εγκατάσταση, ή από άλλα συστήματα.

Άρθρο 3

Εθνικά πλαίσια πολιτικής

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών. Περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
 - αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς σε ό,τι αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ άλλων υπό το πρίσμα της πιθανής ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους, και της ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, λαμβανομένης υπόψη, εφόσον υπάρχει, της διασυνοριακής συνέχειας,

- εθνικούς σκοπούς και στόχους, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 3 και 5, του άρθρου 6 παράγραφοι 1, 2, 3, 4, 6, 7 και 8 και, ενδεχομένως, του άρθρου 5 παράγραφος 1, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Οι εν λόγω εθνικοί σκοποί και στόχοι καθορίζονται και μπορούν να αναθεωρούνται βάσει της εκτίμησης της εθνικής, περιφερειακής ή πανενοσιακής ζήτησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες προδιαγραφές περί υποδομών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία,
- μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που προβλέπονται στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής,
- μέτρα που μπορούν να προάγουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών,
- ορισμός των αστικών/προαστιακών και άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών και δικτύων, οι οποίες, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, θα είναι εξοπλισμένες με δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης σύμφωνα προς το άρθρο 4 παράγραφος 1,
- ορισμός των αστικών/προαστιακών και άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών και δικτύων, οι οποίες, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, θα είναι εξοπλισμένες με σημεία ανεφοδιασμού με CNG σύμφωνα προς το άρθρο 6 παράγραφος 7,
- αξιολόγηση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ,
- εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης ηλεκτρικού ανεφοδιασμού σε αερολιμένες προς χρήση από ακινητοποιημένα αεροσκάφη.

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

3. Στα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνονται υπόψη, αναλόγως, τα συμφέροντα των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, καθώς και εκείνα των ενδιαφερόμενων φορέων.

4. Εφόσον απαιτείται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας είναι συνεκτικά και συντονισμένα.

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

6. Τα εθνικά πλαίσια πολιτικής οφείλουν να συμμορφώνονται προς την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία ως προς το περιβάλλον και την προστασία του κλίματος.

7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους στην Επιτροπή έως τις 18 Νοεμβρίου 2016.

8. Βάσει των πλαισίων εθνικής πολιτικής, η Επιτροπή δημοσιεύει και ενημερώνει τακτικά τις πληροφορίες σχετικά με τους εθνικούς στόχους και τους σκοπούς που υποβάλλει κάθε κράτος μέλος όσον αφορά:

- τον αριθμό των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης,
- τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες,
- τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG,
- τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG).

Κατά περίπτωση δημοσιεύονται επίσης οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με:

- δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο,
- υποδομές για από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες,
- υποδομές ηλεκτρικού ανεφοδιασμού για ακινητοποιημένα αεροπλάνα.

9. Η Επιτροπή επικουρεί τα κράτη μέλη κατά την υποβολή εκθέσεων ως προς τα εθνικά πλαίσια πολιτικής μέσω κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4, αξιολογεί τη συνάφεια των εθνικών πλαισίων πολιτικής σε ενωσιακό επίπεδο και συνδράμει τα κράτη μέλη στη διαδικασία συνεργασίας που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 4

Εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια για μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, που ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή. Εφόσον απαιτείται, θα λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες που αφορούν την εγκατάσταση των δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης σε σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

2. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εφαρμογή των απαιτήσεων της παραγράφου 1 και, συναρτήσει αυτής, θα υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση αυτής της οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της αγοράς των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι σε κάθε κράτος μέλος προστίθενται επιπλέον δημοσίων προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, τουλάχιστον στο υφιστάμενο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης μέτρα, στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους, για να ενθαρρύνουν και να διευκολύνουν την προώθηση σημείων επαναφόρτισης τα οποία δεν είναι δημοσίων προσβάσιμα.

4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κανονικής ισχύος, εξαιρέσει των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017 πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 1.1 και τις ειδικές προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής ισχύος, εξαιρέσει των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017 πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 1.2.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η ανάγκη παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε πλοία εσωτερικής ή θαλάσσιας ναυσιπλοΐας σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας αξιολογείται εντός των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εγκαθίσταται κατά προτεραιότητα σε λιμένες του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, και σε άλλους λιμένες, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, εκτός εάν δεν υπάρχει ζήτηση και το κόστος είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, μεταξύ των οποίων και τα περιβαλλοντικά οφέλη.

6. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι εγκαταστάσεις από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας των πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 1.7.

7. Για την επαναφόρτιση στα δημοσίων προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων χρησιμοποιούνται, εφόσον είναι τεχνικά εφικτό και οικονομικά εύλογο, ευφυή συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 28 της οδηγίας 2012/27/ΕΕ και τηρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 9 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

8. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διαχειριστές δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης να είναι ελεύθεροι να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης, με την επιφύλαξη συμφωνίας του προμηθευτή. Οι διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους πελάτες βάσει συμβολαίου, μεταξύ άλλων και εξ ονόματος και για λογαριασμό άλλων παρόχων υπηρεσιών.

9. Όλα τα δημοσίων προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης προβλέπουν επίσης δυνατότητα χρέωσης επί τούτω για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων χωρίς τη σύναψη συμβολαίου με τον σχετικό προμηθευτή ή διαχειριστή ηλεκτρικής ενέργειας.

10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται από τους διαχειριστές δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης να είναι εύκολα και άμεσα συγκρίσιμες, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις.

11. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές των συστημάτων διανομής συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με κάθε πρόσωπο το οποίο εγκαθιστά ή διαχειρίζεται δημοσίων προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης.

12. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το νομικό πλαίσιο επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεως περί παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σημείο επαναφόρτισης με άλλους προμηθευτές πέραν του προμηθευτή του νοικοκυριού ή των χώρων όπου ευρίσκονται αυτά τα σημεία επαναφόρτισης.

13. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012, η Ένωση θα επιδιώξει την ανάπτυξη, από τους ενδεδειγμένους οργανισμούς τυποποίησης, ευρωπαϊκών προτύπων που θα περιέχουν λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές για ασύρματη φόρτιση και για αντικατάσταση συσσωρευτών μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και για τα σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας L και ηλεκτρικών λεωφορείων.

14. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 8 για τα ακόλουθα:

- α) τη συμπλήρωση του παρόντος άρθρου και των σημείων 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 και 1.8 του παραρτήματος II προκειμένου να απαιτείται η συμμόρφωση των προς ανάπτυξη ή ανανέωση υποδομών, με τις τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες περιλαμβάνονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα που θα αναπτυχθούν σύμφωνα με την παράγραφο 13 του παρόντος άρθρου, εφόσον οι σχετικοί ΕΟΤ έχουν συστήσει μόνο μία τεχνική λύση με τεχνικές προδιαγραφές κατά τα οριζόμενα σε σχετικό ευρωπαϊκό πρότυπο·
- β) την αναπροσαρμογή των παραπομπών στα πρότυπα που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 1, εφόσον τα πρότυπα αυτά αντικαθίστανται από νέες εκδοχές τους που υιοθετούνται από τους οικείους οργανισμούς τυποποίησης.

Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, περιλαμβανομένων και εμπειρογνομόνων από τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις προβλέπουν μεταβατικές περιόδους τουλάχιστον 24 μηνών προτού οι τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνουν ή οι τροποποιήσεις τους γίνουν δεσμευτικές για την υποδομή η οποία πρόκειται να αναπτυχθεί ή να ανανεωθεί.

Άρθρο 5

Εφοδιασμός με υδρογόνο για οδικές μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη τα οποία αποφασίζουν να περιλάβουν στο εθνικό τους πλαίσιο πολιτικής δημοσίας προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο μερμούν ώστε έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 να είναι διαθέσιμος ικανός αριθμός τέτοιων σημείων ανεφοδιασμού προκειμένου να διασφαλίζεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων που κινούνται με υδρογόνο, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων κυψελών καυσίμων, εντός δικτύων που καθορίζουν αυτά τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων διασυνοριακών συνδέσεων όπου ενδείκνυται.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δημοσίας προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 2.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 με σκοπό την αναπροσαρμογή των στοιχείων αναφοράς των προτύπων που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 2, σε περίπτωση που τα πρότυπα αυτά αντικατασταθούν από νέες εκδοχές τους που θα θεσπίσουν οι οικείοι οργανισμοί τυποποίησης.

Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, περιλαμβανομένων και εμπειρογνομόνων από τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις προβλέπουν μεταβατικές περιόδους τουλάχιστον μηνών προτού οι τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνουν ή οι τροποποιήσεις τους γίνουν δεσμευτικές για την υποδομή η οποία πρόκειται να αναπτυχθεί ή να ανανεωθεί.

Άρθρο 6

Εφοδιασμός με φυσικό αέριο για τις μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλασσοπλοούντων πλοίων που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, εφόσον απαιτείται, με γειτονικά κράτη μέλη για την εξασφάλιση επαρκούς κάλυψης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε εσωτερικούς λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλασσοπλοούντων πλοίων που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, εφόσον απαιτείται, με γειτονικά κράτη μέλη για την εξασφάλιση επαρκούς κάλυψης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

3. Τα κράτη μέλη ορίζουν στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες οι οποίοι πρέπει να παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με LNG που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις τρέχουσες ανάγκες της αγοράς.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για το κοινό έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με LNG μπορούν να κυκλοφορούν παντού στην Ένωση, εφόσον υπάρχει σχετική ζήτηση και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών.

5. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της απαίτησης της παραγράφου 4 και, συναρτήσει αυτής, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίηση αυτής της οδηγίας έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, λαμβάνοντας υπόψη την αγορά των βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων που λειτουργούν με LNG και με σκοπό να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε κράτος μέλος υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG για το κοινό.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στο έδαφός τους επαρκές σύστημα διανομής για την τροφοδοσία με LNG, περιλαμβανομένων εγκαταστάσεων φόρτωσης για βυτιοφόρα οχήματα προκειμένου να προμηθεύσουν τα σημεία ανεφοδιασμού που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 4. Κατά παρέκκλιση, γειτονικά κράτη μέλη μπορούν, στο πλαίσιο της εθνικής τους πολιτικής, να σχηματίζουν συμπράξεις με σκοπό την υλοποίηση της παρούσας απαίτησης. Οι συμφωνίες συμπράξης εντάσσονται στις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών βάσει της παρούσας οδηγίας.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με CNG για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι, κατ'εφαρμογή της έκτης περίπτωσης του άρθρου 3 παράγραφος 1, τα μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν CNG μπορούν να κυκλοφορήσουν σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με CNG για το κοινό, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με CNG μπορούν να κυκλοφορούν παντού στην Ένωση.

9. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017 πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II σημείο 3.4.

10. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012, η Ένωση θα επιδιώξει την ανάπτυξη προτύπων από τους αρμόδιους ευρωπαϊκούς ή διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης, συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών για:

- α) τα σημεία ανεφοδιασμού πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με LNG·
- β) τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG και CNG.

11. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ'εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 8 για τα ακόλουθα:

- α) τη συμπλήρωση του παρόντος άρθρου και των σημείων 3.1, 3.2 και 3.4 του παραρτήματος II προκειμένου να απαιτείται συμμόρφωση των προς ανάπτυξη ή ανανέωση υποδομών με τις τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται στα πρότυπα που πρόκειται να αναπτυχθούν σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 10 του παρόντος άρθρου, στην περίπτωση που οι σχετικοί ΕΟΤ έχουν συστήσει μόνο μία τεχνική λύση με τεχνικές προδιαγραφές κατά τα οριζόμενα σε σχετικό ευρωπαϊκό πρότυπο συμβατό προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα, κατά περίπτωση·
- β) την αναπροσαρμογή των παραπομπών στα πρότυπα που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται ή πρόκειται να οριστούν στο παράρτημα II σημείο 3, όταν τα πρότυπα αυτά αντικαθίστανται από νέες εκδοχές τους που υιοθετούνται από τους οικείους ευρωπαϊκούς ή διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης.

Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, περιλαμβανομένων και εμπειρογνομόνων από τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ'εξουσιοδότηση πράξεων.

Οι εν λόγω κατ'εξουσιοδότηση πράξεις προβλέπουν μεταβατικές περιόδους τουλάχιστον 24 μηνών προτού οι τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνουν ή οι τροποποιήσεις τους γίνουν δεσμευτικές για την υποδομή η οποία πρόκειται να αναπτυχθεί ή να ανανεωθεί.

12. Ελλείπει προτύπου που περιλαμβάνει λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με LNG, τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 10 στοιχείο α), ιδίως δε ελλείπει προδιαγραφών για τον ανεφοδιασμό με LNG, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), της Κεντρικής Επιτροπής για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (CCNR), της Επιτροπής για τον Δούναβη και άλλων συναφών διεθνών φόρουμ, εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 με τις οποίες θα θεσπίζει:

- απαιτήσεις διασυνδέσεων μεταφοράς LNG με δεξαμενόπλοια για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές,
- απαιτήσεις σχετικά με πτυχές που αφορούν την ασφάλεια της χερσαίας αποθήκευσης και της διαδικασίας ανεφοδιασμού με LNG στις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να προβαίνει σε διαβουλεύσεις με σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων για τις θαλάσσιες μεταφορές και για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των εμπειρογνομόνων των εθνικών αρχών για θαλάσσιες ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Άρθρο 7

Ενημέρωση των χρηστών

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/ΕΚ, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διατίθενται σχετικές, συνεπείς και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά εκείνα τα μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία μπορούν να τροφοδοτούνται τακτικά με μεμονωμένα καύσιμα που διατίθενται στην αγορά ή να ανεφοδιάζονται σε σημεία ανεφοδιασμού. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να περιέχονται στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων, στα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, στα μηχανοκίνητα οχήματα και σε αντιπροσωπείες μηχανοκίνητων οχημάτων στην επικράτειά τους. Η απαίτηση αυτή ισχύει για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα εγχειρίδια μηχανοκίνητων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά από τις 18 Νοεμβρίου 2016.

2. Η παροχή πληροφοριών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 βασίζεται στις διατάξεις επισήμανσης που αφορούν τη συμμόρφωση των καυσίμων βάσει των προτύπων των ΕΟΤ που καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων. Όταν τα πρότυπα αυτά αναφέρονται σε γραφική παράσταση, περιλαμβανομένου χρωματικού κώδικα, η γραφική παράσταση είναι απλή, εύκολα κατανοητή και ευδιάκριτη:

- α) στις αντίστοιχες αντλίες και στα ακροφύσιά τους σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, από την ημερομηνία που τα καύσιμα τίθενται στην αγορά·
- β) επάνω ή πολύ κοντά σε όλα τα καπάκια δεξαμενών καυσίμων όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων που συνιστώνται και είναι συμβατά με τα εν λόγω καύσιμα και στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων, όταν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα τίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

3. Εφόσον συντρέχει περίπτωση, ειδικότερα δε για το φυσικό αέριο και το υδρογόνο, κατά την αναγραφή των τιμών των καυσίμων στα πρατήρια, θα αναγράφεται, ενημερωτικά, σύγκριση των σχετικών τιμών ανά μονάδα. Η αναγραφή αυτής της πληροφορίας δεν θα παραπλανά και δεν θα δημιουργεί σύγχυση στον χρήστη.

Προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και η διαφάνεια στις τιμές των καυσίμων με τρόπο ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Ένωση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει, με εκτελεστικές πράξεις, κοινή μεθοδολογία για την τιμή ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων.

4. Όταν τα πρότυπα των ΕΟΤ που καθορίζουν τεχνικές προδιαγραφές καυσίμου δεν περιλαμβάνουν διατάξεις επισήμανσης για συμμόρφωση προς τα εν λόγω πρότυπα, όταν οι διατάξεις επισήμανσης δεν αναφέρονται σε γραφική παράσταση, περιλαμβανομένου χρωματικού κώδικα, ή όταν οι διατάξεις επισήμανσης δεν είναι κατάλληλες για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή μπορεί, για την ενιαία εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, να αναθέσει στους ΕΟΤ να εκπονήσουν προδιαγραφές για την επισήμανση της συμβατότητας ή να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της γραφικής παράστασης της συμβατότητας για τα καύσιμα που εισάγονται στην αγορά της Ένωσης και ανέρχονται στο 1 % του συνολικού όγκου των πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

5. Εάν αναπροσαρμοσθούν οι διατάξεις επισήμανσης των αντίστοιχων προτύπων ΕΟΤ, εάν εκδοθούν εκτελεστικές πράξεις σχετικά με την επισήμανση ή αναπτυχθούν νέα πρότυπα ΕΟΤ για εναλλακτικά καύσιμα, εφόσον κριθεί απαραίτητο, οι αντίστοιχες απαιτήσεις επισήμανσης εφαρμόζονται σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης και στα μηχανοκίνητα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια των κρατών μελών 24 μήνες μετά την αντίστοιχη επικαιροποίηση ή έκδοσή τους.

6. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 9 παράγραφος 2.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, οσάκις υπάρχουν, τα δεδομένα της γεωγραφικής τοποθεσίας των δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης με εναλλακτικά καύσιμα που καλύπτονται στην παρούσα οδηγία διατίθενται σε όλους τους χρήστες, σε ανοικτή και ισότιμη βάση. Όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης, τα δεδομένα, οσάκις υπάρχουν, μπορούν να περιλαμβάνουν πληροφορίες ως προς την πρόσβαση και την επαναφόρτιση σε πραγματικό χρόνο.

Άρθρο 8

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 4, 5 και 6 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 17 Νοεμβρίου 2014. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 4, 5 και 6 δύναται να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 6 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 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Όταν η εν λόγω επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη, η 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 10

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εθνικού του πλαισίου πολιτικής έως τις 18 Νοεμβρίου 2019 και ανά τριετία στη συνέχεια. Στις εκθέσεις αυτές περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, αναλύεται το επίπεδο υλοποίησης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

2. Έως τις 18 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής και με τη συνοχή τους σε ενωσιακό επίπεδο, καθώς και αξιολόγηση του επιπέδου υλοποίησης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

3. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανά τριετία από τις 18 Νοεμβρίου 2020.

Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- εκτίμηση των μέτρων που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη,
- εκτίμηση του αντικτύπου αυτής της οδηγίας στην ανάπτυξη της αγοράς για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και της συμβολής της στην αγορά εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές, καθώς και των επιπτώσεών της στην οικονομία και στο περιβάλλον,
- πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και των σχετικών υποδομών που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Η Επιτροπή μπορεί να τονίζει παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών και να προβαίνει σε ενδεδειγμένες συστάσεις.

Η Επιτροπή στην έκθεσή της αξιολογεί επίσης τις απαιτήσεις και τις ημερομηνίες που ορίζονται στην παρούσα οδηγία σε σχέση με τη δημιουργία υποδομών και την εφαρμογή των προδιαγραφών, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνικές και οικονομικές εξελίξεις, καθώς και τις εξελίξεις στην αγορά των αντίστοιχων εναλλακτικών καυσίμων, και την συνοδεύει ενδεχομένως με νομοθετική πρόταση.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη για τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα I.

5. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και κατά περίπτωση υποβάλλει πρόταση τροποποίησής της με νέες κοινές τεχνικές προδιαγραφές για τις υποδομές των εναλλακτικών καυσίμων που εμπίπτουν στο πλαίσιο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

6. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, εγκρίνει σχέδιο δράσης για την υλοποίηση της στρατηγικής που καθορίζεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων», ώστε να επιτύχει την ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές, διασφαλίζοντας παράλληλα τεχνολογική ουδετερότητα, και να προωθήσει τη βιώσιμη ηλεκτρική κινητικότητα σε ολόκληρη την Ένωση. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να λάβει υπόψη επιμέρους ανάγκες της αγοράς και τις εξελίξεις στα κράτη μέλη.

Άρθρο 11

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 18 Νοεμβρίου 2016. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.
2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται η παραπομπή.
3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 22 Οκτωβρίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
B. DELLA VEDOVA

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΚΘΕΣΗ

Η έκθεση περιλαμβάνει περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν σε κράτος μέλος προς υποστήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η έκθεση περιέχει τουλάχιστον τα κατωτέρω στοιχεία.

1. Νομικά μέτρα

Πληροφορίες για την θέσπιση νομικών μέτρων, τα οποία μπορεί να συνίστανται σε νομοθετικά, ρυθμιστικά και διοικητικά μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως οικοδομικές άδειες, άδειες για χώρους στάθμευσης, πιστοποίηση περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, παραχωρήσεις πρατηρίων καυσίμων.

2. Μέτρα πολιτικής για τη στήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής

Οι πληροφορίες για τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- άμεσα κίνητρα για την αγορά μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα ή τη δημιουργία της υποδομής,
- πρόβλεψη φορολογικών κινήτρων για την προώθηση μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και τις σχετικές υποδομές,
- χρήση δημόσιων συμβάσεων για τη στήριξη των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των ομαδοποιημένων συμβάσεων,
- μη οικονομικά κίνητρα από την πλευρά της ζήτησης: π.χ. προτιμησιακή πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, πολιτική στάθμευσης, ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας,
- εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με ανανεώσιμο καύσιμο αεριωθούμενων τύπου βενζίνης σε αερολιμένες στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ,
- τεχνικά και διοικητικά μέτρα και νομοθεσία σχετικά με την αδειοδότηση της προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης.

3. Ανάπτυξη και στήριξη της κατασκευής

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των εναλλακτικών καυσίμων και των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές).

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για την ενίσχυση εργοστασίων μεταποίησης για τεχνολογίες εναλλακτικών καυσίμων, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των εναλλακτικών καυσίμων και των μεταφορών.

Εντοπισμός τυχόν ιδιαίτερων αναγκών κατά την αρχική φάση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

4. Έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη και επίδειξη (ΕΤΑ&Ε)

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για τη στήριξη της ΕΤΑ&Ε για εναλλακτικά καύσιμα, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των καυσίμων και των μεταφορών.

5. Σκοποί και στόχοι

- εκτίμηση του αναμενόμενου αριθμού οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ως το 2020, το 2025 και το 2030,
- επίπεδο επίτευξης των εθνικών στόχων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα διάφορα είδη μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές),
- επίπεδο επίτευξης των εθνικών στόχων, ανά έτος, όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα διάφορα είδη μεταφορών,
- πληροφορίες σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για να λαμβάνεται υπόψη η αποδοτικότητα της φόρτισης στα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος.

6. Αναπτύξεις υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Μεταβολές στην προσφορά (πρόσθετη χωρητικότητα υποδομών) και στη ζήτηση (πράγματι χρησιμοποιηθείσα χωρητικότητα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης**1.1. Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα**

Τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2. Διατηρώντας παράλληλα τη συμβατότητα τύπου 2, οι εν λόγω ρευματολήπτες μπορούν να είναι εξοπλισμένοι με χαρακτηριστικά όπως τα κλειστρα ασφαλείας.

1.2. Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2.

Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με σύστημα φόρτισης «Combo 2» με συνδυασμό, όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN62196-3.

1.3. Σημεία ασύρματης επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων**1.4. Ανταλλαγή συσσωρευτών μηχανοκίνητων οχημάτων****1.5. Σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας -L****1.6. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων****1.7. Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε θαλασσοπλοούμετα πλοία**

Η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε θαλασσοπλοούμετα πλοία, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού, της εγκατάστασης και της δοκιμής των συστημάτων, συμμορφώνεται προς τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας**2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με υδρογόνο**

2.1. Τα υπαίθρια σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διανέμουν αέριο υδρογόνο ως καύσιμο σε μηχανοκίνητα οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές της προδιαγραφής ISO/TS 20100 για τον εφοδιασμό αερίου υδρογόνου.

2.2. Η καθαρότητα του υδρογόνου που διανέμεται από τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου ISO 14687-2.

2.3. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο χρησιμοποιούν αλγόριθμους και εξοπλισμό ανεφοδιασμού σύμφωνους με την προδιαγραφή ISO/TS 20100 για τον εφοδιασμό αερίου υδρογόνου.

2.4. Οι συνδετήρες μηχανοκίνητων οχημάτων για τον ανεφοδιασμό με αέριο υδρογόνο πληρούν το πρότυπο ISO 17268 για τον εξοπλισμό σύνδεσης για ανεφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων που κινούνται με αέριο υδρογόνο.

3. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο

3.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλασσοπλοούντων πλοίων με LNG.

3.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG

3.3. Τεχνικές προδιαγραφές για συνδετήρες/υποδοχές CNG

Οι συνδετήρες/υποδοχές CNG είναι σύμφωνοι με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 110 (που αναφέρεται στο ISO 14469, μέρη I και II).

3.4. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG