



Βρυξέλλες, 3 Ιουνίου 2022
(OR. fr, en)

9585/22

Διοργανικός φάκελος:
2021/0223(COD)

TRANS 329
CLIMA 238
ECOFIN 510
AVIATION 101
MAR 119
ENV 506
ENER 229
CODEC 795
IND 201
COMPET 409

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 9111/22

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: COM(2021) 559 final

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 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

— Γενική προσέγγιση

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες, προς ενημέρωση, το κείμενο επί του οποίου το Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) κατέληξε σε γενική προσέγγιση επί της ανωτέρω πρότασης κατά τη σύνοδό του στις 2 Ιουνίου 2022.

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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

- (1) Η οδηγία 2014/94/ΕΕ³ καθόρισε το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή της οδηγίας⁴ επισημαίνεται η άριστη 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 διάφορες νομικές πράξεις της Ένωσης. Παραδείγματος χάρη, στην οδηγία 2018/2001/ΕΕ⁵ ορίζεται ως στόχος το μερίδιο αγοράς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα καύσιμα κίνησης να ανέλθει σε 14 %.
- (3) Στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631⁶ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242⁷ ορίζονται ήδη πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και ορισμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα νομικά αυτά μέσα αναμένεται να επιταχύνουν τον ρυθμό διεύθυνσης, κυρίως των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, και να δημιουργήσουν έτσι ζήτηση για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

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).

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).

- (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 παροχής ενέργειας από την ξηρά, οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν μόνο αν επαρκεί η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους λιμένες του 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 σαφές σχέδιο απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές σύμφωνα με τον μακροπρόθεσμο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση, το οποίο προβλέπει αυξημένα επίπεδα ανάμειξης ή αντικατάστασης με ανανεώσιμα καύσιμα, όπως π.χ. το βιομεθάνιο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα ή τα ανανεώσιμα συνθετικά, παραφινικά, αέρια και υγρά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

⁸ COM(2021)561.

⁹ COM(2021)562.

- (6) Τα εν λόγω βιοκαύσιμα, παραφινικά και συνθετικά καύσιμα, τα οποία αντικαθιστούν τα καύσιμα ντίζελ, τη βενζίνη και τα καύσιμα των αεριοθουμένων, 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 μεθάνιο 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 υγροποιημένο μεθάνιο αναμένεται ότι θα σταματήσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Τα καύσιμα κίνησης, όπως π.χ. το υγροποιημένο μεθάνιο, πρέπει σταδιακά να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές με τεχνικές όπως η ανάμειξη/αντικατάστασή τους με υγροποιημένο βιομεθάνιο 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 υγροποιημένο μεθάνιο 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 υγροποιημένου μεθανίου, οι οποίες θα μπορούν να παρέχουν εξίσου και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

- (8α) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει υποχρεωτικούς ελάχιστους στόχους για την ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού για οδικά οχήματα.
- (8β) 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.
- (8γ) Ως σταθμός επαναφόρτισης νοείται η 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.

- (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. Η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης θα πρέπει να υλοποιηθεί πρωτίστως με ιδιωτικές επενδύσεις στην αγορά. [...] Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του ενωσιακού δικαίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών σε περιπτώσεις που, λόγω των συνθηκών στην αγορά, απαιτείται δημόσια στήριξη έως ότου εγκαθιδρυθεί μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά.
- (11α) Ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις που επικρατούν σε ένα κράτος μέλος, η απαίτηση παροχής σταθερής συνολικής ισχύος εξόδου για κάθε ταξινομημένο ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή, μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης, ενδέχεται να μην δικαιολογείται πλέον σε περίπτωση που έχει δυσμενείς επιπτώσεις, αποθαρρύνοντας τις ιδιωτικές επενδύσεις, ιδίως λόγω κινδύνου υπερπροσφοράς σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο. Ο εν λόγω κίνδυνος ενδέχεται να σχετίζεται με το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί μεγάλος αριθμός ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών ή ότι το ποσοστό χρήσης των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης είναι χαμηλό σε σύγκριση με τις αρχικές υποθέσεις, με αποτέλεσμα η συνολική ισχύς εξόδου που διατίθεται μέσω των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης να έχει φθάσει σε δυσανάλογα υψηλό επίπεδο σε σύγκριση με την πραγματική χρήση των σταθμών αυτών. Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να ζητήσει άδεια να εφαρμόσει χαμηλότερες απαιτήσεις από εκείνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό όσον αφορά το επίπεδο της συνολικής ισχύος εξόδου ή να σταματήσει να τις εφαρμόζει. Το μερίδιο των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτεια ενός κράτους μέλους θα πρέπει να έχει φθάσει τουλάχιστον το 20 %. Το κράτος μέλος θα πρέπει να αιτιολογήσει δεόντως το αίτημά του.

- (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 κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, με κατάλληλη διάκριση μεταξύ του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, στόχους για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης κατά τη διάρκεια της νύχτας και στόχους για την ανάπτυξη υποδομών σε αστικούς κόμβους, ή πλησίον αυτών, θα πρέπει να διασφαλίσει τη δημιουργία επαρκούς δικτύου προσβάσιμων στο κοινό υποδομών για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε ολόκληρη την Ένωση προκειμένου να υποστηριχθεί η αναμενόμενη διείσδυση των ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που λειτουργούν με συσσωρευτή στην αγορά.
- (14) Κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να αναπτυχθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης 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. Προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο χρόνος που απαιτείται για τον προγραμματισμό, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των υποδομών επαναφόρτισης, που θα περιλαμβάνει ενδεχομένως την επέκταση ή την αναβάθμιση του δικτύου ηλεκτροδότησης σε ορισμένες περιοχές, την αγορά εκτάσεων γης, τις περιβαλλοντικές άδειες και/ή την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων, και με σκοπό την προσαρμογή στην προοδευτική υιοθέτηση των ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, οι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εγκατασταθούν σταδιακά από το 2025 με σκοπό την κάλυψη ολόκληρου του δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2030.
- (14α) Για την ανάπτυξη υποδομών ηλεκτρικής επαναφόρτισης κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όλοι οι σταθμοί ηλεκτρικής επαναφόρτισης που πρόκειται να εγκατασταθούν κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να βρίσκονται στον άξονα του ΔΕΔ-Μ ή σε οδηγική απόσταση 3 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού του ΔΕΔ-Μ.

- (14β) Ορισμένα κράτη μέλη βρίσκονται σε διαδικασία αναβάθμισης τμημάτων του δικτύου ΔΕΔ-Μ προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013¹⁰. Κατά την αναβάθμιση του δικτύου με σκοπό την εκπλήρωση των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι οι οριζόμενες στον παρόντα κανονισμό απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ εφαρμόζονται με ολοκληρωμένο τρόπο, προς αποφυγή μη αξιοποιήσιμων στοιχείων ενεργητικού και ώστε να διασφαλίζεται η συντονισμένη εφαρμογή και των δύο κανονισμών.
- (15) Η κατασκευή υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συνοδεύει από την κατασκευή προσβάσιμων στο κοινό υποδομών ταχείας επαναφόρτισης σε αστικούς κόμβους ή πλησίον αυτών. 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. Πέραν των σημείων ταχείας επαναφόρτισης που θα εγκατασταθούν κατά μήκος του δικτύου και σε αστικούς κόμβους ή πλησίον αυτών, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν στο κύριο δίκτυο μεταφορών προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης για επαναφόρτιση κατά τη διάρκεια της νύχτας, προκειμένου να υποστηριχθεί ειδικά η ηλεκτροδότηση του κλάδου των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

¹⁰ 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).

- (15α) Προκειμένου να αποφευχθούν επενδύσεις που θα ήταν δυσανάλογες σε σύγκριση με τα επίπεδα κυκλοφορίας κατά μήκος ορισμένων οδών του ΔΕΔ-Μ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να προβλέψουν ότι ένας χώρος εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, ενώ παράλληλα πληροί τις άλλες ισχύουσες απαιτήσεις αναφορικά με την απόσταση, την ισχύ εξόδου και τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης στους χώρους επαναφόρτισης που ισχύουν για μία κατεύθυνση κυκλοφορίας ή να μειώσουν τη συνολική ισχύ εξόδου των χώρων σταθμών επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά ή βαρέα επαγγελματικά οχήματα και βρίσκονται κατά μήκος οδών του ΔΕΔ-Μ με χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας ελαφρών ή βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αντίστοιχα και στους οποίους δεν μπορούν να δικαιολογηθούν οι υποδομές επαναφόρτισης από κοινωνικοοικονομική άποψη αποδοτικότητας ως προς το κόστος. Για τον ίδιο σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να επιτρέπουν μεγαλύτερο ανώτατο όριο απόστασης μεταξύ των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά ή βαρέα επαγγελματικά οχήματα και βρίσκονται σε οδούς του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με πολύ χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας.
- (15α2) Λόγω της νησιωτικής γεωγραφίας της Κύπρου, της απουσίας χερσαίας σύνδεσης με άλλα κράτη μέλη και την ηπειρωτική χώρα και της περιορισμένης έκτασης του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, η κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στο εν λόγω κράτος μέλος είναι περιορισμένη. Επιπλέον, δεδομένου ότι τα ηλεκτρικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο εν λόγω κράτος μέλος διανύουν καθημερινά περιορισμένα χιλιόμετρα, οι ανάγκες επαναφόρτισής τους θα καλύπτονται πρωτίστως από δυνατότητες επαναφόρτισης κατά τη διάρκεια της νύχτας σε ιδιωτικούς χώρους, όπως π.χ. αποθήκες. Ως εκ τούτου, η Κύπρος θα επιβαρυνόταν με δυσανάλογες και περιττές υποχρεώσεις εάν έπρεπε να εξασφαλίσει ελάχιστη δυνατή χωροταξική κάλυψη στην επικράτειά της με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο επίπεδο που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό όσον αφορά τη συνολική ισχύ εξόδου των χώρων σταθμών επαναφόρτισης που βρίσκονται κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ και το ανώτατο όριο απόστασης μεταξύ αυτών των σταθμών. Συνεπώς, η Κύπρος θα πρέπει να μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένο αίτημα για την εφαρμογή χαμηλότερων απαιτήσεων στον τομέα αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα, εάν εγκριθεί, δεν θα παρεμποδίσει την κυκλοφορία των ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

- (15β) 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, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη διαθεσιμότητα αυτών των ιδιωτικών υποδομών όταν προγραμματίζουν την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης.
- (16) Υποδομές επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα 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 μπορούν 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.
- (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 υποδομών¹¹. 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 με δυναμικό τρόπο, 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.

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

- (20) Τα έξυπνα συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944¹², καθιστούν δυνατή την παραγωγή δυναμικών δεδομένων, εξασφαλίζοντας έτσι τη σταθερότητα του δικτύου και ενθαρρύνοντας την ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Παρέχοντας δυναμικές μετρήσεις της ενέργειας 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 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 ολόένα 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 που κατασκευάζονται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, στα οποία τα οχήματα σταθμεύουν κατά κανόνα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, θα πρέπει να υποστηρίζουν την έξυπνη επαναφόρτιση.

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).

- (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. 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) 2014/23¹³, να αναθέσουν με διαγωνιστικές διαδικασίες νέες συμβάσεις παραχώρησης ειδικά για σταθμούς επαναφόρτισης που θα βρίσκονται μέσα ή κοντά σε χώρους ανάπαυσης υφιστάμενων αυτοκινητόδρομων, προκειμένου να περιορίσουν το κόστος της εγκατάστασης και να επιτρέψουν την είσοδο νέων φορέων στην αγορά.

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).

- (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 της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής για να υπολογίσουν την τιμή μιας περιόδου επαναφόρτισης και να προβλέψουν το συνολικό κόστος. Η απαίτηση αυτή δεν θα πρέπει να θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν την εφαρμοστέα μοναδιαία τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας που επαναφορτίστηκε από σταθμό φόρτισης σύμφωνα με την οδηγία 98/6/EK.
- (25) Δημιουργούνται νέες υπηρεσίες, για να υποστηρίξουν τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων, οι οποίες αποτελούν βάση για την ανάπτυξη υπηρεσιών ενσωμάτωσης στο δίκτυο. Τα κίνητρα που παρέχουν τα κράτη μέλη, καθώς επίσης και τα δεσμευτικά μέτρα, όπως η υποχρεωτική δυνατότητα περιαγωγής σε καθορισμένα σημεία επαναφόρτισης, έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των εν λόγω υπηρεσιών. 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 Ευρώπη¹⁴. Προς το παρόν, σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο υπάρχουν μόνο σε ορισμένα κράτη μέλη και τα περισσότερα 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. Για την ανάπτυξη και την τοποθέτηση των υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, όλοι οι σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο που πρόκειται να εγκατασταθούν κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να βρίσκονται στον άξονα του ΔΕΔ-Μ ή σε οδική απόσταση 10 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού του ΔΕΔ-Μ.
- (27) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα υδρογονοκίνητα οχήματα μπορούν να ανεφοδιάζονται στο σημείο ή κοντά στο σημείο προορισμού τους, το οποίο συνήθως βρίσκεται σε αστική περιοχή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβούν σε ανάλυση για τον εντοπισμό της καλύτερης τοποθεσίας για τους σταθμούς ανεφοδιασμού και, στο πλαίσιο αυτό, να εξετάσουν την εγκατάσταση τέτοιων σταθμών [...] σε αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, ή πλησίον αυτών, ή σε πολυτροπικούς κόμβους καθώς αυτοί 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.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (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»¹⁵, 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.
- (29) Στην Ένωση υπάρχουν ορισμένα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο, τα οποία αποτελούν ήδη τη ραχοκοκαλιά του δικτύου κυκλοφορίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με υγροποιημένο μεθάνιο. Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ανάπτυξης των υποδομών υγροποιημένου μεθανίου, και σταδιακά του υγροποιημένου βιο-μεθανίου, 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.

¹⁵ COM(2020) 301 final

- (30) Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να τα επαναφορτίζουν ή να τα ανεφοδιάζουν σε ad hoc βάση και 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. Θα πρέπει να προβλεφθεί ετεροχρονισμένη εφαρμογή της εν λόγω υποχρέωσης για τις υποδομές που έχουν εγκατασταθεί πριν από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. 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.
- (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 στην οδηγία 2019/882¹⁶ θα πρέπει να ισχύουν και για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

¹⁶ 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).

- (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 πλοίων ενώ είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα. Οι υποχρεωτικοί στόχοι σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ο κλάδος διαθέτει επαρκή από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα εντός των θαλάσσιων λιμένων του κεντρικού και εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός καθορίζει σαφείς στόχους ανάπτυξης των υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους λιμένες του ΔΕΔ-Μ. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης για τους λιμένες, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι οι υποδομές αναπτύσσονται εντός των λιμένων τους στους διάφορους τερματικούς σταθμούς ανάλογα με τις ανάγκες, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί. Η εγκατάσταση εντός των λιμένων και, κατά περίπτωση μεταξύ τερματικών σταθμών, είναι σημαντικό να γίνεται όπου η μέγιστη απόδοση των επενδύσεων και το ποσοστό χρήσης έχουν ως αποτέλεσμα τα μέγιστα περιβαλλοντικά οφέλη (μείωση αερίων θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης).
- (33) Τα ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα ποντοπόρα επιβατηγά πλοία, που αποτελούν τις κατηγορίες πλοίων με τη μεγαλύτερη ποσότητα εκπομπών ανά πλοίο ενώ είναι προσδεδεμένο στην αποβάθρα, 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 για το διάστημα που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα, καθώς και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των αναγκών των επιβατηγών πλοίων go-go 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 με βάση τον μέσο ετήσιο αριθμό ελλιμενισμών, δεν θα πρέπει να υπόκεινται στους 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 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.
- (34α) Κατά τον καθορισμό του αριθμού των ελλιμενισμών, οι ελλιμενισμοί μικρής διάρκειας πλοίων που χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, οι έκτακτοι ελλιμενισμοί για λόγους ασφάλειας ή για τη διάσωση ζωών στη θάλασσα και σε εξαιρετικές περιστάσεις που απαιτούν τη χρήση παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνεπάγονται άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο, το περιβάλλον ή για άλλους λόγους ανωτέρας βίας, δεν θα πρέπει να συνυπολογίζονται.
- (34β) Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέσο της συνοχής και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών στην Ένωση, καθώς και συγκεκριμένων εδαφών ορισμένων κρατών μελών, όπως η Θέουτα και η Μελίλια. Η δυναμικότητα παραγωγής ενέργειας σε αυτά τα νησιά, αυτές τις περιοχές και αυτά τα εδάφη 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, οι περιοχές και τα εδάφη που προαναφέρονται 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 με γειτονικές χώρες, κατά περίπτωση, ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

- (34γ) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να συντονίσουν την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για ποντοπόρα πλοία προκειμένου να διευκολυνθούν ο προγραμματισμός και οι επενδύσεις μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, τόσο από την πλευρά του πλοίου όσο και από την πλευρά του λιμένα, και να καταστεί δυνατή η ομαλή λειτουργία σε καθημερινή βάση.
- (35) Έως το 2025 θα πρέπει να έχει τεθεί στη διάθεση του κοινού επαρκής αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Ως σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο μπορούν να χρησιμοποιούνται τερματικοί σταθμοί υγροποιημένου μεθανίου, δεξαμενές, ρυμουλκούμενα βυτιοφόρα, βυτιοφόρα φορτηγά, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες.
- (35α) Οι εγκαταστάσεις για από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει επίσης να αναπτυχθούν σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ.
- (36) Η εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει να αντικαταστήσει την κηροζίνη των αερομεταφορών ως πηγή ενέργειας όταν τα αεροσκάφη είναι σταθμευμένα στους αερολιμένες. 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 σε θέσεις επαφής ή σε απομακρυσμένες θέσεις στους αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ. Η εξωτερική παροχή ενέργειας στο αεροσκάφος θα μπορούσε να εξασφαλιστεί χάρη σε σταθερές ή κινητές επίγειες μονάδες ισχύος, τόσο στις θέσεις επαφής όσο και στις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης. Ενώ τα αεροσκάφη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν την εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε όλες τις θέσεις επαφής και τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης που χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές, δεν θα είναι απαραίτητο κάθε θέση να είναι εξοπλισμένη με τουλάχιστον μία σταθερή ή κινητή επίγεια μονάδα ισχύος, αφού μία πηγή παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, είτε σταθερή είτε κινητή, μπορεί να εξυπηρετεί πολλαπλές θέσεις και να αναπτύσσεται ανάλογα με τις επιχειρησιακές ανάγκες.

- (36α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαλλάσσουν αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ με λιγότερες από 10 000 κινήσεις εμπορικών πτήσεων ετησίως από την υποχρέωση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης. Δεδομένου του αριθμού των σχετικών πτήσεων, το κόστος επενδύσεων και συντήρησης για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης των εν λόγω αερολιμένων ενδέχεται να μην είναι ανάλογο προς το περιβαλλοντικό όφελος, ιδίως σε σύγκριση με αποδοτικότερες επενδύσεις για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO₂ των αερολιμένων.
- (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 μπορούσαν επίσης να καλύπτουν τους τρόπους μεταφοράς για τους οποίους δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν τακτικά εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται όσον αφορά την υλοποίηση των αναθεωρημένων εθνικών πλαισίων πολιτικής.
- (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 μπορούσαν να περιλαμβάνουν αναλυτικές στρατηγικές για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές, 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 μπορούσαν να χαράξουν σαφείς στρατηγικές για την απαλλαγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Μακρόπνοες στρατηγικές απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές θα μπορούσαν 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/EK¹⁷, 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 διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.
- (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 100 km».

¹⁷ Οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

- (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 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸ για τα εθνικά σημεία πρόσβασης και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτής, οι οποίες μπορούν να συμπληρώνονται από την Επιτροπή στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

¹⁸ 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).

- (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 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».
- (47α) Οι τεχνικές προδιαγραφές που προσδιορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2014/94/ΕΕ θα παραμείνουν σε ισχύ, όπως ορίζεται στην εν λόγω οδηγία.
- (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. 1025/2012¹⁹. Τα πρότυπα αυτά θα πρέπει να βασιστούν στα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ή στις διεθνείς εργασίες τυποποίησης που είναι σε εξέλιξη, ανάλογα με την περίπτωση. Για τον σκοπό αυτό, οι ευρωπαϊκές διαδικασίες τυποποίησης για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να προχωρήσουν ταχέως και να υποστηρίξουν εγκαίρως το χρονοδιάγραμμα που είναι αναγκαίο για τον σχεδιασμό, την υποβολή προσφορών και την κατασκευή των υποδομών που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι διαδικασίες τυποποίησης για μια πανευρωπαϊκή εναρμονισμένη υποδομή φόρτισης για σταθερή και δυναμική φόρτιση θα πρέπει να επιταχυνθούν ή να δρομολογηθούν.

¹⁹ 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).

- (50α) 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.
- (50β) 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.
- (52) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα συμβουλευτεί σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων, 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 αποτελούν 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 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, με παράλληλη εξασφάλιση του υψηλότερου επιπέδου προστασίας της κυβερνοασφάλειας και προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των τελικών καταναλωτών. 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. Αναφορικά με την παροχή δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ με σκοπό την προσθήκη νέων τύπων δεδομένων στα δεδομένα σχετικά με τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

- (53α) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 17 παράγραφοι 4 και 5 και του άρθρου 18 παράγραφος 4α του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά την κατάρτιση των διατάξεων επισήμανσης, τη μορφή, τη συχνότητα και την ποιότητα των δεδομένων σχετικά με τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα βάσει του παρόντος κανονισμού, και τη διαδικασία που καθιστά δυνατή την εν λόγω διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα.
- (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. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή θα πρέπει, ως εκ τούτου, να επανεξετάσει τον παρόντα κανονισμό βάσει έκθεσης σχετικά με την τεχνολογική ωριμότητα και την ετοιμότητα της αγοράς ειδικά για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Θα πρέπει να λάβει υπόψη τις πρώτες ενδείξεις των προτιμήσεων της αγοράς και να εξετάσει τις τεχνολογικές και τυπικές εξελίξεις. [...] Η Επιτροπή θα πρέπει, μετά από αρχική πλήρη επανεξέταση έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, να διενεργεί τακτική επανεξέταση, κάθε 5 έτη, στο πλαίσιο της οποίας θα λαμβάνονται επίσης υπόψη τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής που αναφέρονται στο άρθρο 5 και τα κατώτατα όρια για τον καθορισμό των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4.
- (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. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1745 της Επιτροπής²⁰ και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1444 της Επιτροπής²¹ καθορίζουν τεχνικά πρότυπα χωρίς χρονικό προσδιορισμό για ορισμένους τύπους υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Τα εν λόγω πρότυπα έχουν πλέον προσδιοριστεί χρονικά και παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί θα πρέπει επίσης να καταργηθούν,

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 δομημένη, διαφανή, επαναλαμβανόμενη διαδικασία ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την οριστικοποίηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, τη συνακόλουθη εφαρμογή τους και την πραγματοποίηση αντίστοιχων ενεργειών από την Επιτροπή για να υποστηριχθεί η ταχύτερη και συνεπής ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα κράτη μέλη.

²⁰ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1745 της Επιτροπής, της 13ης Αυγούστου 2019, για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας L, την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τον εφοδιασμό με υδρογόνο για οδικές μεταφορές και με φυσικό αέριο για οδικές και πλωτές μεταφορές και για την κατάργηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/674 της Επιτροπής, *ΕΕ L 268 της 22.10.2019, σ. 1.*

²¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1444 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα πρότυπα για τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων, *ΕΕ L 313 της 6.9.2021, σ. 1.*

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·
- 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·
- 2α) «κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ»: για τους σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης, νοείται ότι βρίσκονται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ ή σε οδηγική απόσταση 3 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού του ΔΕΔ-Μ· για τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο, νοείται ότι βρίσκονται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ ή σε οδηγική απόσταση 10 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού του ΔΕΔ-Μ.
- 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, σκάφη ή αεροσκάφη με μηδενικές εκπομπές»:
 - ηλεκτρική ενέργεια,
 - υδρογόνο,
 - αμμωνία,
 - β) «ανανεώσιμα καύσιμα»:
 - καύσιμα βιομάζας, συμπεριλαμβανομένων των βιοαερίων, και βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 27), 28) και 33) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001²²,
 - συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, στα οποία περιλαμβάνεται και η αμμωνία, και τα οποία παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,

²² 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)

- γ) «μεταβατικά εναλλακτικά καύσιμα»:
- 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·
- 3α) «θέση επαφής αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·
- 3β) «απομακρυσμένη θέση στάθμευσης αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία δεν διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·
- 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. 1315/2013²³.
- 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 ή ανεφοδιασμού και του οχήματος μέσω της οποίας ανταλλάσσεται το καύσιμο ή η ηλεκτρική ενέργεια·
- 11) «εμπορική αερομεταφορά»: η αερομεταφορά που ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 24) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139²⁴.

²³ 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).

²⁴ 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

- 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 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) 2019/944²⁵.
- 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 σε θέση επαφής αεροσκάφους ή σε απομακρυσμένη θέση στάθμευσης αεροσκάφους·
- 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·

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).

²⁵ 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).

- 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. 1025/2012²⁶.
- 24) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: ο εμπορευματικός τερματικός σταθμός, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιθ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 25) «ολική χωρητικότητα» (GT): η ολική χωρητικότητα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757²⁷.
- 26) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»: το μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών M2, M3, N2 ή N3, όπως ορίζεται αντίστοιχα στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii), στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii), στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii) και στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858²⁸.
- 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»: το μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών M1 ή N1, όπως ορίζεται αντίστοιχα στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 29α) «υγροποιημένο μεθάνιο»: ΥΦΑ, υγροποιημένο βιοαέριο ή συνθετικό ΥΦΑ, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων των εν λόγω καυσίμων·

²⁶ 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)

²⁷ 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).

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

- 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 όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 22)²⁹ της οδηγίας 2010/40/ΕΕ·
- 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 go-go)·
- 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/IEC 18004:15·

²⁹ Όπως προτείνεται στο έγγραφο COM(2021) 813 final (οδηγία ITS)

- 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 ρευματολήπτες 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 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»: 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 ανεφοδιασμού 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 καύσιμα, μέσω μιας σταθερής ή κινητής εγκατάστασης, η οποία μπορεί να επαναφορτίζει μόνο ένα όχημα, ένα σκάφος ή ένα αεροσκάφος τη φορά·
- 50) «υπηρεσία ανεφοδιασμού»: η πώληση ή παροχή οποιουδήποτε είδους υγρών ή αέριων 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 go-go»: 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) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, που χρησιμοποιείται για τη νυκτερινή στάθμευση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006³⁰ και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού·
- 58) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας»: η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ποντοπόρα πλοία ή σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, προσδεδεμένα στην αποβάθρα·
- 59) «έξυπνη επαναφόρτιση»: διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται με δυναμικό τρόπο, με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνίας·
- 60) «στατικά δεδομένα»: δεδομένα που δεν αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·

³⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1)

- 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 διασφαλίζουν ότι, στην επικράτειά τους, είναι εγκατεστημένοι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανάλογα με τον ρυθμό διείσδυσης των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά και 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 της ημερομηνίας εφαρμογής 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.

1α. Όταν το μερίδιο των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτεια ενός κράτους μέλους φθάσει τουλάχιστον το 20 % και το κράτος μέλος αποδείξει ότι η εφαρμογή των απαιτήσεων της παραγράφου 1 δεύτερο εδάφιο έχει αρνητικές επιπτώσεις, αφού αποθαρρύνει τις ιδιωτικές επενδύσεις και δεν είναι πλέον δικαιολογημένη, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένο αίτημα ώστε να εφαρμόσει χαμηλότερες απαιτήσεις όσον αφορά το επίπεδο της συνολικής ισχύος εξόδου ή να σταματήσει να τις εφαρμόζει.

Η Επιτροπή εκδίδει, εντός έξι μηνών, απόφαση σχετικά με το αίτημα αυτό, όπως δικαιολογείται σε κάθε περίπτωση.

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 τον 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 ένα σημείο 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 σημεία 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 ένα σημείο 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 σημεία επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW.

2α. Μπορεί να εγκατασταθεί ενιαίος προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, ότι διαθέτει κατάλληλη σήμανση και ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 όσον αφορά την απόσταση, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου μεμονωμένων σημείων και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας.

2β. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2α, κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 10.000 ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και όταν η υποδομή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη αποδοτικότητας ως προς το κόστος, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ένας προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορεί να εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, πληρώντας παράλληλα τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 όσον αφορά την απόσταση, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου μεμονωμένων σημείων που ισχύουν για μία μόνο κατεύθυνση κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και ότι διαθέτει κατάλληλη σήμανση. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω παρεκκλίσεις και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.

- 2γ. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2α, κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 10.000 ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και όταν η υποδομή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη αποδοτικότητας ως προς το κόστος, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν έως και κατά 50 % τη συνολική ισχύ εξόδου ενός προσβάσιμου στο κοινό χώρου σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί μόνο μία κατεύθυνση κυκλοφορίας και ότι πληρούνται οι λοιπές απαιτήσεις της παραγράφου 2 όσον αφορά την απόσταση, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου των μεμονωμένων σημείων. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω παρεκκλίσεις και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.
- 2δ. Κατά παρέκκλιση από την απαίτηση σχετικά με το ανώτατο όριο απόστασης 60 km μεταξύ των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, το οποίο καθορίζεται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μεγαλύτερη απόσταση έως και 100 km μεταξύ τέτοιων χώρων σταθμών επαναφόρτισης κατά μήκος οδών του ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 4.000 ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει κατάλληλη σήμανση που ενημερώνει για την απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις παρεκκλίσεις δυνάμει της παρούσας παραγράφου στην Επιτροπή και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.
- Όταν ένα κράτος μέλος έχει κοινοποιήσει παρέκκλιση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), όσον αφορά το ανώτατο όριο απόστασης μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, θεωρείται ότι πληρούνται για τους σκοπούς των παραγράφων 2α, 2β και 2γ.
3. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 2 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 τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε:
 - α01) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τουλάχιστον σε ποσοστό 15 % του μήκους του δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1 400 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·
 - α02) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, τουλάχιστον σε ποσοστό 40 % του μήκους του δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ώστε κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης:
 - i) κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 2 800 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σημεία επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·
 - ii) κατά μήκος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1 400 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·
- α) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 3 500 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σημεία επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW· [...]

- β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κατά μήκος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 100 km κατ' ανώτατο όριο και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1 400 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·
- γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, να έχει εγκατασταθεί σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον ένας προσβάσιμος στο κοινό σταθμός επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·
- δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε αστικό κόμβο ή πλησίον αυτών, προσβάσιμα στο κοινό σημεία 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) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε αστικό κόμβο ή πλησίον αυτών, προσβάσιμα στο κοινό σημεία 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·
- 1α. Ο υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου ΔΕΔ-Μ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχεία α01) και α02) βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:
- α) για τον υπολογισμό του παρονομαστή: το συνολικό μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ εντός της επικράτειας του κράτους μέλους·
- β) για τον υπολογισμό του αριθμητή: το σωρευτικό μήκος των τμημάτων του δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα· τα τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο χώρων σταθμών επαναφόρτισης που απέχουν περισσότερο από 120 km δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του αριθμητή.

- 1β. Μπορεί να εγκατασταθεί ενιαίος προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, ότι διαθέτει κατάλληλη σήμανση και ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 όσον αφορά την απόσταση, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου μεμονωμένων σημείων και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας.
- 1γ. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1β, κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 2.000 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και όταν η υποδομή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη αποδοτικότητας ως προς το κόστος, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ένας προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορεί να εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, πληρώνοντας παράλληλα τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 όσον αφορά την απόσταση, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου μεμονωμένων σημείων που ισχύουν για μία μόνο κατεύθυνση κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και ότι διαθέτει κατάλληλη σήμανση. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω παρεκκλίσεις και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.
- 1δ. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, κατά μήκος των οδών του ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 2.000 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και όταν η υποδομή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη αποδοτικότητας ως προς το κόστος, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν έως και κατά 50 % τη συνολική ισχύ εξόδου ενός προσβάσιμου στο κοινό χώρου σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 1, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί μόνο μία κατεύθυνση κυκλοφορίας και ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 όσον αφορά την απόσταση, τον αριθμό των σημείων και την ισχύ εξόδου των μεμονωμένων σημείων. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω παρεκκλίσεις και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.

1ε. Κατά παρέκκλιση από την απαίτηση σχετικά με το ανώτατο όριο απόστασης 60 km μεταξύ των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, το οποίο καθορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μεγαλύτερη απόσταση έως και 100 km μεταξύ τέτοιων χώρων σταθμών επαναφόρτισης κατά μήκος οδών του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 800 βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει κατάλληλη σήμανση που ενημερώνει για την απόσταση μεταξύ των σταθμών επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω παρεκκλίσεις και τις επανεξετάζουν ανά διετία στο πλαίσιο της εθνικής έκθεσης προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14.

Όταν ένα κράτος μέλος έχει κοινοποιήσει παρέκκλιση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), όσον αφορά το ανώτατο όριο απόστασης μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, θεωρείται ότι πληρούνται για τους σκοπούς των παραγράφων 1β, 1γ και 1δ.

1στ. Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α01), α02), α) και β) σχετικά με τη συνολική ισχύ εξόδου προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα και από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) σχετικά με το ανώτατο όριο απόστασης μεταξύ αυτών των χώρων σταθμών, η Κύπρος μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένο αίτημα ώστε να λάβει έγκριση για να εφαρμόσει χαμηλότερες απαιτήσεις όσον αφορά το επίπεδο συνολικής ισχύος εξόδου προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ή/και για να εφαρμόσει μεγαλύτερο ανώτατο όριο απόστασης έως και 100 km μεταξύ τέτοιων χώρων σταθμών, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα, εάν εγκριθεί, δεν θα παρεμποδίσει την κυκλοφορία των ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Η Επιτροπή εκδίδει, εντός έξι μηνών, απόφαση σχετικά με το αίτημα αυτό, με ανάλογη αιτιολόγηση. Οι εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο περιορίζονται σε μέγιστη περίοδο τεσσάρων ετών, μετά την οποία επανεξετάζονται από την Επιτροπή κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της Κύπρου.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία, δίδεται προσοχή στα διασυνοριακά τμήματα και τα γειτονικά κράτη μέλη καταβάλλουν τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια για την τήρηση των εν λόγω των ανώτατων ορίων απόστασης αμέσως μόλις αναπτύξουν τις υποδομές επαναφόρτισης κατά μήκος των διασυνοριακών τμημάτων του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Άρθρο 5

Υποδομές επαναφόρτισης

2. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα να επαναφορτίσουν το ηλεκτρικό τους όχημα σε ad hoc βάση.

Στα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης που αναπτύσσονται από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, είναι δυνατή η ad hoc χρέωση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης δέχονται στα σημεία αυτά ηλεκτρονικές 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·
- γ) για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν ισχύ εξόδου μικρότερη των 50 kW, συσκευές που χρησιμοποιούν σύνδεση διαδικτύου και επιτρέπουν ασφαλή πράξη πληρωμής, όπως εκείνες που παράγουν συγκεκριμένο κωδικό ταχείας απόκρισης.

Από την 1η Ιανουαρίου 2027 και μετά, οι διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, συμπεριλαμβανομένων των σημείων που εγκαθίστανται πριν από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 και έχουν ισχύ εξόδου ίση ή μεγαλύτερη των 50 kW, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) ή β).

Ένα τερματικό ή μια συσκευή πληρωμής που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο μπορεί να εξυπηρετεί διάφορα σημεία επαναφόρτισης εντός του χώρου σταθμών επαναφόρτισης.

Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο 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 2, είτε να χρησιμοποιήσουν διαφορετική επιλογή επαναφόρτισης βάσει συμβολαίου, η οποία προσφέρεται σε αυτό το σημείο επαναφόρτισης. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης παρουσιάζουν 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 σημείων 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 φροντίζουν ώστε οι πληροφορίες για την ad hoc τιμή να είναι διαθέσιμες σε εμφανές σημείο σε όλους τους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, έτσι ώστε οι πληροφορίες αυτές να είναι γνωστές στους τελικούς χρήστες πριν ξεκινήσουν την περίοδο επαναφόρτισης. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν όλα τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής για να υπολογιστεί η τιμή μιας περιόδου επαναφόρτισης, όπως τιμή ανά περίοδο, τιμή ανά λεπτό ή τιμή ανά kWh.

Όσον αφορά τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου ίση ή μεγαλύτερη των 50 kW, τα οποία εγκαθίστανται από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24 και όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης που αναφέρονται στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου 2, οι πληροφορίες αυτές αναγράφονται σαφώς στον σταθμό επαναφόρτισης.
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 εφαρμοστέες 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 όλα τα επιμέρους ποσά της τιμής, μεταξύ των οποίων 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. Το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής 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. Οι διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος που διαχειρίζονται οι ίδιοι και που κατασκευάζονται ή ανακαινίζονται μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24 μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες έξυπνης επαναφόρτισης.
10. Το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι και 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 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, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με διανεμητή πίεσης τουλάχιστον 700 bar και απέχουν μεταξύ τους έως 200 km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Για τους εν λόγω σταθμούς ανεφοδιασμού διενεργείται από τα κράτη μέλη ανάλυση για τη βέλτιστη δυνατή τοποθεσία εγκατάστασης και εξετάζεται κυρίως το ενδεχόμενο εγκατάστασης των εν λόγω σταθμών σε αστικούς κόμβους, ή πλησίον αυτών, ή 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-M.
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. [...]

Άρθρο 7

Υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο

1. Οι διαχειριστές των σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο, στους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα ανεφοδιασμού σε ad hoc βάση.

Παρέχεται δυνατότητα ad hoc ανεφοδιασμού σε όλους τους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σταθμών αυτών δέχονται ηλεκτρονικές 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 διαβάσουν κάρτες πληρωμών.

Οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24 για τους εν λόγω προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που εγκαθίστανται μετά την εν λόγω ημερομηνία. Για τους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία, οι εν λόγω απαιτήσεις εφαρμόζονται από 6 μήνες μετά την ημερομηνία αυτή.

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 εφαρμοστέες τιμές, πριν από την έναρξη της περιόδου ανεφοδιασμού, και ειδικές πληροφορίες για την περίοδο ανεφοδιασμού 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 υδροποιημένου μεθανίου για οχήματα οδικών μεταφορών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως την 1η Ιανουαρίου 2025, ικανού αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδροποιημένο μεθάνιο, τουλάχιστον κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των βαρέων επαγγελματικών μηχανοκίνητων οχημάτων που κινούνται με υδροποιημένο μεθάνιο 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 του ΔΕΔ-Μ παρέχεται από ξηράς ελάχιστη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας για ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για ποντοπόρα 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 οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ για τους οποίους ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμών πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, υπερβαίνει τους 100, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού ελλιμενισμών ποντοπόρων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε θαλάσσιου λιμένα·
 - β) οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ για τους οποίους ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμών πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από ποντοπόρα επιβατηγά πλοία go-go, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, και από ποντοπόρα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, υπερβαίνει τους 40, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού ελλιμενισμών ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων go-go ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT και ποντοπόρων ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε θαλάσσιου λιμένα·
 - γ) οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ για τους οποίους ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμών πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από ποντοπόρα επιβατηγά πλοία, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, πλην των ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων go-go και των ποντοπόρων ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών, υπερβαίνει τους 25, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού ελλιμενισμών ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, πλην των ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων go-go και των ποντοπόρων ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών, με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε θαλάσσιου λιμένα.

2. Οι ελλιμενισμοί πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχεία α), β), γ), δα)³¹ και στ) του κανονισμού [FuelEU Maritime] δεν λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του συνολικού αριθμού ελλιμενισμών πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε λιμένα σύμφωνα με την παράγραφο 1.
3. Αν ο θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί, σε εξόχως απόκεντρη περιοχή όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στο έδαφος της Θέουτα και Μελίλια, και το νησί δεν συνδέεται απευθείας με το δίκτυο ηλεκτροδότησης της ηπειρωτικής χώρας, ή στην περίπτωση εξόχως απόκεντρης περιοχής ή της Θέουτας και Μελίλιας στο δίκτυο ηλεκτροδότησης γειτονικής χώρας, η παράγραφος 1 δεν ισχύει έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από μη ορυκτές πηγές ενέργειας για την κάλυψη των αναγκών του νησιού, της εξόχως απόκεντρης περιοχής ή της Θέουτα και Μελίλια.

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.

³¹ Το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δα) της πρότασης κανονισμού FuelEU Maritime έχει ως εξής: δα) δεν είναι σε θέση να λάβουν ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς όταν, κατ' εξαίρεση, η σταθερότητα του ηλεκτρικού δικτύου κινδυνεύει, λόγω ανεπαρκούς διαθέσιμης ισχύος από ξηράς για την κάλυψη της απαιτούμενης ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του προσδεδμένου πλοίου

Άρθρο 11

Στόχοι για την παροχή υγροποιημένου μεθανίου εντός των θαλάσσιων λιμένων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο 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 δικτύου ΔΕΔ-Μ που παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο που αναφέρονται 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 σε όλους τους αερολιμένες του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη έως:
 - α) την 1η Ιανουαρίου 2025, σε όλες τις θέσεις επαφής αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για τις εμπορικές αερομεταφορές·
 - β) την 1η Ιανουαρίου 2030, σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές.
- 1α. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ με λιγότερες από 10 000 κινήσεις εμπορικών πτήσεων ετησίως, κατά την τελευταία τριετία, από την υποχρέωση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης.
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 χωρίς τη χρήση ορυκτών καυσίμων.

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.

α) Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- 1) 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·
- 2) 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·
- 3) τις πολιτικές και τα μέτρα που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η επίτευξη των υποχρεωτικών στόχων και σκοπών που αναφέρονται στο σημείο 2 της παρούσας παραγράφου·
- 4) μέτρα που ενθαρρύνουν την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για δέσμιους στόλους οχημάτων, 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, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος·
- 5) μέτρα που ενθαρρύνουν και διευκολύνουν την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε ιδιωτικούς χώρους που δεν είναι προσβάσιμοι στο κοινό, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος·
- 6) μέτρα που υποστηρίζουν τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε αστικούς κόμβους, με έμφαση κυρίως στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος·

- 7) μέτρα που υποστηρίζουν επαρκή αριθμό προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης υψηλής ισχύος, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος·
- 7α) μέτρα που κρίνονται αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι η εγκατάσταση και η 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 ενέργειας στο σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος·
- 8) μέτρα με τα οποία διασφαλίζεται ότι τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για εναλλακτικά καύσιμα είναι προσβάσιμα για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τα άτομα με αναπηρία, σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας της οδηγίας 2019/882·
- 9) μέτρα για την άρση πιθανών εμποδίων που επηρεάζουν τον σχεδιασμό, την αδειοδότηση, την απόκτηση και την εκμετάλλευση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, εφόσον τα εν λόγω μέτρα έχουν προγραμματιστεί ή έχουν εγκριθεί από το κράτος μέλος.

β) Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- 1) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους αερολιμένες, το οποίο δεν αφορά την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη, για παράδειγμα για τον ανεφοδιασμό με υδρογόνο και την ηλεκτρική επαναφόρτιση των αεροσκαφών·
- 2) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε θαλάσσιους λιμένες, για παράδειγμα για την ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο, καθώς και σχέδιο για τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352³².

³² 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).

- 3) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δεν αφορά τις υποδομές υγροποιημένου μεθανίου και τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται από ποντοπόρα σκάφη, για παράδειγμα για υδρογόνο, αμμωνία και ηλεκτρική ενέργεια·
 - 4) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα τόσο για υδρογόνο όσο και για ηλεκτρική ενέργεια·
 - 5) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών, το οποίο περιλαμβάνει στόχους, βασικά ορόσημα και την αναγκαία χρηματοδότηση για τις αμαξοστοιχίες που κινούνται με υδρογόνο ή συσσωρευτές σε τμήματα του δικτύου που δεν θα ηλεκτροδοτηθούν·
 - 6) τους εθνικούς στόχους και σκοπούς για την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που συνδέονται με τα σημεία 1), 2), 3), 4) και 5) του παρόντος εδαφίου για τις οποίες δεν προβλέπονται υποχρεωτικοί στόχοι στον παρόντα κανονισμό.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διαφόρων τρόπων μεταφοράς που υφίστανται στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους.
 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 στο οριστικό 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 εθνική έκθεση προόδου για την εφαρμογή του εθνικού πλαισίου πολιτικής, την πρώτη φορά έως την 1η Ιανουαρίου 2027, και στη συνέχεια ανά δύο έτη.
2. Στην έκθεση προόδου [...] περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα I και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, αναλύεται ο βαθμός επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 13.

3. Τα κράτη μέλη αξιολογούν, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024 και στη συνέχεια ανά τέσσερα 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. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από τη ρυθμιστική αρχή να διενεργήσει την εν λόγω αξιολόγηση. 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 τέσσερα 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 στους ιδιωτικούς χώρους και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 14α

Περιεχόμενο, δομή και μορφή των εθνικών πλαισίων πολιτικής και των εθνικών εκθέσεων προόδου

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 και το άρθρο 14 παράγραφος 1, το αργότερο έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής 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 εθνικών 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 εθνικές 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 μπορούν να εκδίδουν επικαιροποιημένες εθνικές 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 εθνικών εκθέσεων προόδου που διενεργεί η ίδια ένα έτος μετά την υποβολή των εν λόγω εκθέσεων προόδου από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1. Κατά την αξιολόγηση αυτή αξιολογείται:
 - α) η πρόοδος που έχουν σημειώσει τα κράτη μέλη για την επίτευξη των στόχων και σκοπών·
 - β) η συνοχή της ανάπτυξης υποδομών σε ενωσιακό επίπεδο.

4. Με βάση τα εθνικά πλαίσια πολιτικής, τις εθνικές εκθέσεις προόδου και τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη δυνάμει, αντιστοίχως, το άρθρου 13 παράγραφος 9, του άρθρου 14 παράγραφος 1 και του άρθρου 16 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 υδροποιημένο μεθάνιο 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 υδροποιημένο μεθάνιο για μηχανοκίνητα οχήματα·
 - ζ) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με ΣΦΑ για μηχανοκίνητα οχήματα·
 - η) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης με άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες του κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·
 - θ) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης με άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους αερολιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·
 - ι) τα σημεία ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και τα σημεία επαναφόρτισης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 16

Παρακολούθηση προόδου

1. Έως τις 31 Μαρτίου του έτους που έπεται της ημερομηνίας εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, 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 III.
2. Με την επιφύλαξη της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 258 της ΣΛΕΕ, 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 δεν εκπλήρωσε τους εθνικούς του στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει έκθεση διαπιστώσεων για τον σκοπό αυτό και να συστήσει στο 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, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων ενεργειών που προτίθεται να υλοποιήσει το κράτος μέλος για να εκπληρώσει τους εν λόγω στόχους 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 εθνική 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:
 - α) εντός των εγχειριδίων των μηχανοκίνητων οχημάτων και επί των μηχανοκίνητων οχημάτων από τους κατασκευαστές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 40 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, όταν τα εν λόγω οχήματα διατίθενται στην αγορά·
 - β) σε σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης από διαχειριστές σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, και
 - γ) σε αντιπροσωπείες μηχανοκίνητων οχημάτων από τους διανομείς, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 43 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

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 II. 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) από τους διαχειριστές σημείου ανεφοδιασμού στις αντίστοιχες αντλίες και στα ακροφύσιά τους σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι ίδιοι, από την ημερομηνία που τα καύσιμα τίθενται στην αγορά·
 - β) από τους κατασκευαστές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 40 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, 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.

3. Όταν οι τιμές των καυσίμων αναρτώνται σε σταθμούς ανεφοδιασμού, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι 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 II.
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, μέσω εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2, 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 προσδιορίσει 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 24 μήνες μετά την αντίστοιχη επικαιροποίηση ή έκδοσή τους για όλα τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης και για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα όταν διατίθενται στην αγορά.

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 εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24.
2. Το αργότερο 1 έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα 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 ή τις υπηρεσίες που συνδέονται εγγενώς με τις εν λόγω υποδομές τις οποίες παρέχουν ή αναθέτουν σε τρίτους δωρεάν. Παρέχονται τα ακόλουθα είδη δεδομένων:
 - α) στατικά δεδομένα για προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και σημεία ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:
 - i) γεωγραφική τοποθεσία των σημείων επαναφόρτισης και των σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα,
 - ii) αριθμός συνδετήρων,
 - iii) αριθμός χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία,
 - iv) στοιχεία επικοινωνίας του ιδιοκτήτη και του διαχειριστή του σταθμού επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού,
 - v) ώρες λειτουργίας.

- β) πρόσθετα στατικά δεδομένα για προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:
- i) κωδικοί ταυτοποίησης, τουλάχιστον του σημείου επαναφόρτισης,
 - ii) είδος συνδετήρα,
 - iii) είδος ρεύματος (εναλλασσόμενο/συνεχές ρεύμα),
 - iv) ισχύς εξόδου (kW).
- γ) δυναμικά δεδομένα για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και σημεία ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα που διαχειρίζονται οι διαχειριστές ή οι ιδιοκτήτες:
- i) κατάσταση λειτουργίας (λειτουργεί/δεν λειτουργεί),
 - ii) διαθεσιμότητα (κατειλημμένο/ελεύθερο),
 - iii) ad hoc τιμή.

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

3. Το αργότερο 15 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 24, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 καθίστανται προσβάσιμα σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης που διαθέτουν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670³³ και σύμφωνα με τις πρόσθετες συμπληρωματικές προδιαγραφές που μπορούν να θεσπιστούν σύμφωνα με την παράγραφο 4α.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 20 για να προσθέτει στα είδη δεδομένων που ορίζονται στην παράγραφο 2 πρόσθετα είδη δεδομένων σχετικά με τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και σημεία ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα ή τις υπηρεσίες που συνδέονται εγγενώς με τις εν λόγω υποδομές και τις οποίες οι διαχειριστές των υποδομών αυτών παρέχουν ή αναθέτουν σε τρίτους ενόψει των τεχνολογικών εξελίξεων ή των νέων υπηρεσιών που διατίθενται στην αγορά.

³³ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, 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 122 της 25.4.2022, σ. 1).

4α. Η Επιτροπή μπορεί, με εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2:

- α) να θεσπίζει προδιαγραφές, συμπληρωματικές προς εκείνες που καθορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670, σχετικά με τη μορφή, τη συχνότητα και την ποιότητα με την οποία κοινοποιούνται τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει της παραγράφου 4.
- β) να καθορίσει αναλυτικές διαδικασίες για τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα δεδομένων που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου ισχύουν με την επιφύλαξη της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής.

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 4α προβλέπουν εύλογες μεταβατικές περιόδους προτού οι διατάξεις που περιέχονται σε αυτές ή οι τροποποιήσεις τους καταστούν δεσμευτικές για τους διαχειριστές ή τους ιδιοκτήτες των σημείων επαναφόρτισης και των σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα.

Άρθρο 19

Κοινές τεχνικές προδιαγραφές

- 1. Οι τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα II πρέπει να τηρούνται. [...]
- 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 II 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 20 για να τροποποιήσει και να συμπληρώσει το παράρτημα II:
- α) με τη θέσπιση των τεχνικών προδιαγραφών για τους τομείς που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα, ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης τεχνική διαλειτουργικότητα των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού όσον αφορά τις φυσικές συνδέσεις, την επικοινωνία και την πρόσβαση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στις εν λόγω περιοχές·
 - β) με την επικαιροποίηση των παραπομπών στα πρότυπα που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές του εν λόγω παραρτήματος.
- Όταν οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πρόκειται να εφαρμοστούν σε υφιστάμενες υποδομές, οι εν λόγω πράξεις βασίζονται σε ανάλυση κόστους-οφέλους, η οποία υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μαζί με τις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.
8. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 7 προβλέπουν εύλογες μεταβατικές περιόδους προτού οι τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται σε αυτές ή οι τροποποιήσεις τους καταστούν δεσμευτικές για την υποδομή. [...]

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 εφαρμογής 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.
- 3α. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τους εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
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.

Άρθρο 22

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή επανεξετάζει τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και, αν κριθεί απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίησή του [...]. Προς υποστήριξη της εν λόγω επανεξέτασης, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την τεχνολογική ωριμότητα και την ετοιμότητα της αγοράς ειδικά για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η έκθεση αυτή λαμβάνει υπόψη τις πρώτες ενδείξεις των προτιμήσεων της αγοράς. Λαμβάνει επίσης υπόψη τις τεχνολογικές και τυπικές εξελίξεις που έχουν επιτευχθεί έως την εν λόγω ημερομηνία και εκείνες που αναμένονται βραχυπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, και τεχνολογίες όπως τα πρότυπα επαναφόρτισης υψηλής ισχύος, τα συστήματα ηλεκτρικών δρόμων (ERS) και το υγρό υδρογόνο. Όσον αφορά τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο, η Επιτροπή αξιολογεί περαιτέρω την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 υπό το πρίσμα των εξελίξεων στην τεχνολογία και την αγορά, την ανάγκη καθορισμού ελάχιστης δυναμικότητας για τους εν λόγω σταθμούς, καθώς και τη σκοπιμότητα και την ημερομηνία ενδεχόμενης επέκτασης των απαιτήσεων για την ανάπτυξη σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο στο εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.
2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, αν κριθεί απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίησή του. Η Επιτροπή εξετάζει ιδίως κατά πόσον τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξακολουθούν να είναι κατάλληλα. Αξιολογεί επίσης κατά πόσον τα κατώτατα όρια κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2β και 2γ και στο άρθρο 4 παράγραφοι 1γ και 1δ εξακολουθούν να είναι συναφή δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης του μεριδίου των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση.

[...]

Άρθρο 23

Κατάργηση

1. Η οδηγία 2014/94/ΕΕ, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1745 της Επιτροπής και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1444 της Επιτροπής καταργούνται από την ημερομηνία εφαρμογής 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.

Εφαρμόζεται από 6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Υποβολή εκθέσεων

Η εθνική έκθεση προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. στοχοθεσία

α) προβολές για τη χρήση των ακόλουθων κατηγοριών οχημάτων για την 31η Δεκεμβρίου των ετών 2025, 2030 και 2035:

- ελαφρά οδικά οχήματα, χωριστά για τα ηλεκτρικά με συσσωρευτή, τα υβριδικά με ρευματολήπτη και τα υδρογονοκίνητα·
- βαρέα οδικά οχήματα, χωριστά για τα ηλεκτρικά με συσσωρευτή και για τα υδρογονοκίνητα·

β) στόχοι για την 31η Δεκεμβρίου 2025, 2030 και 2035 για:

- υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης για ελαφρά οχήματα: αριθμός σταθμών επαναφόρτισης και ισχύς εξόδου (ταξινόμηση των σταθμών επαναφόρτισης σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού)·
- κατά περίπτωση, ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης ελαφρών οχημάτων οι οποίοι δεν είναι δημοσίως προσβάσιμοι· [...] υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα: αριθμός σταθμών επαναφόρτισης και ισχύς εξόδου·
- κατά περίπτωση, ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης βαρέων οχημάτων οι οποίοι δεν είναι δημοσίως προσβάσιμοι·
- σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο: αριθμός και χωρητικότητα των σταθμών ανεφοδιασμού και συνδετήρας που παρέχεται·
- σταθμοί ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο στο οδικό δίκτυο: αριθμός και χωρητικότητα των σταθμών ανεφοδιασμού·
- σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο σε θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένης της θέσης (λιμένα) και της χωρητικότητας ανά λιμένα·
- από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένης της ακριβούς θέσης (λιμένα) και της χωρητικότητας κάθε εγκατάστασης εντός του λιμένα·
- από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένης της θέσης (λιμένας) και της χωρητικότητας·
- παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για ακινητοποιημένα αεροσκάφη, αριθμός εγκαταστάσεων ανά αερολιμένα του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

- κατά περίπτωση, άλλοι εθνικοί στόχοι και σκοποί για τους οποίους δεν υπάρχουν υποχρεωτικοί εθνικοί στόχοι σε επίπεδο ΕΕ. Για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε λιμένες, αερολιμένες και σιδηροδρόμους πρέπει να αναφέρονται η τοποθεσία και η χωρητικότητα/μέγεθος της εγκατάστασης·
2. ποσοστά χρησιμοποίησης: για τις κατηγορίες του σημείου 1 στοιχείο β), αναφορά της χρησιμοποίησης των εν λόγω υποδομών·
3. επίπεδο επίτευξης των αναφερόμενων στις εκθέσεις στόχων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα διάφορα είδη μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές),
- επίπεδο επίτευξης των στόχων ανάπτυξης υποδομών που αναφέρονται στο σημείο 1 στοιχείο β) για όλα τα είδη μεταφορών, κατά περίπτωση, ιδίως για τους σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης, το σύστημα ηλεκτρικών δρόμων (εάν υπάρχει), τους σταθμούς ανεφοδιασμού υδρογόνου, την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την καυσίμωση (bunkering) με υγροποιημένο μεθάνιο στους κεντρικούς θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ, άλλες υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες, ηλεκτροδότηση σταθερών αεροσκαφών·
 - για τα σημεία επαναφόρτισης, προσδιορίζοντας τον λόγο της δημόσιας προς την ιδιωτική υποδομή·
 - ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων εντός αστικών κόμβων·
- 3α. επανεξέταση της παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2β·
4. 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 σταθμών ανεφοδιασμού.
5. πληροφορίες για τα μέτρα πολιτικής για τη στήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
- 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·

6. δημόσια στήριξη για την ανάπτυξη και τη μεταποίηση, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
- 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·
 - εντοπισμός τυχόν ιδιαίτερων αναγκών κατά την αρχική φάση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
7. έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη και επίδειξη (ETA&E): ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός που διατίθεται για τη στήριξη της ETA&E.

Τεχνικές προδιαγραφές

1. Τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για τις οδικές μεταφορές

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 EN 62196-2:2017.
- τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής 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 EN 62196-3:2014.

1.2. Σημεία επαναφόρτισης υψηλής 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 EN 62196-2:2017.
- 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 EN 62196-3:2014.

1.4. Σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας L:

[...] Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα κατηγορίας L ισχύος μέχρι 3,7 kW είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα:

α) ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 3A, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2:2017 (για φόρτιση τρόπου 3),

β) ρευματολήπτες συμβατούς με το IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (για φόρτιση τρόπου 1 ή τρόπου 2).

- Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα κατηγορίας L ισχύος άνω των 3,7 kW είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2:2017.

- 1.5. Σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά λεωφορεία:
- τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά λεωφορεία είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με συνδετήρες τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 621962:2017.
 - τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά λεωφορεία είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με σύστημα φόρτισης «Combo 2» με συνδυασμό, όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Η αυτοματοποιημένη διάταξη με διεπαφή επαφής για την αγωγή επαναφόρτιση ηλεκτρικών λεωφορείων σε λειτουργία 4, σύμφωνα με το πρότυπο EN 61851-23-1:2020, είναι εξοπλισμένη τουλάχιστον με μηχανικές και ηλεκτρικές διεπαφές, όπως ορίζεται στο πρότυπο EN 50696:2021, όσον αφορά:
- την αυτοματοποιημένη διάταξη σύνδεσης (ACD) που τοποθετείται στην υποδομή (παντογράφος)
 - την αυτοματοποιημένη διάταξη σύνδεσης (ACD) που τοποθετείται στην οροφή του οχήματος
 - την αυτοματοποιημένη διάταξη σύνδεσης (ACD) που τοποθετείται κάτω από το όχημα
 - την αυτοματοποιημένη διάταξη σύνδεσης (ACD) που τοποθετείται στην υποδομή και συνδέεται στην πλευρά ή στην οροφή του οχήματος.
- 1.6. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τον συνδετήρα για την επαναφόρτιση βαρέων οχημάτων (φόρτιση συνεχούς ρεύματος).
- 1.7. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών εμπορικών οχημάτων.
- 1.8. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση βαρέων οχημάτων.
- 1.9. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική δυναμική ασύρματη επαναφόρτιση επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών οχημάτων.
- 1.10. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική δυναμική ασύρματη επαναφόρτιση βαρέων οχημάτων.
- 1.11. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση ηλεκτρικών λεωφορείων.
- 1.12. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική δυναμική ασύρματη επαναφόρτιση ηλεκτρικών λεωφορείων.
- 1.13. Τεχνικές προδιαγραφές για το σύστημα ηλεκτρικών δρόμων (ERS) για τη δυναμική εναέρια παροχή ηλεκτρικής ισχύος μέσω παντογράφου για βαρέα οχήματα.

- 1.14. Τεχνικές προδιαγραφές για το σύστημα ηλεκτρικών δρόμων (ERS) για τη δυναμική παροχή ηλεκτρικής ισχύος από το έδαφος μέσω αγώγιμων σιδηροτροχιών για επιβατικά αυτοκίνητα, ελαφρά οχήματα και βαρέα οχήματα.
- 1.15. Τεχνικές προδιαγραφές για την αντικατάσταση των συσσωρευτών οχημάτων της κατηγορίας L.
- 1.16. Εάν είναι τεχνικά εφικτό, τεχνικές προδιαγραφές για την αντικατάσταση των συσσωρευτών επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών οχημάτων.
- 1.17. Εάν είναι τεχνικά εφικτό, τεχνικές προδιαγραφές για την αντικατάσταση των συσσωρευτών βαρέων οχημάτων.
- 1.18. Τεχνικές προδιαγραφές για τους σταθμούς επαναφόρτισης ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε χρήτριες και χρήστες με αναπηρίες.

2. Τεχνικές προδιαγραφές για την επικοινωνία στο οικοσύστημα της επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

- 2.1. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του ηλεκτρικού οχήματος και του σημείου επαναφόρτισης (επικοινωνία οχήματος προς δίκτυο).
- 2.2. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του σημείου επαναφόρτισης και του συστήματος διαχείρισης σημείων επαναφόρτισης (επικοινωνία οπίσθιου άκρου, «back-end»).
- 2.3. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του σημείου επαναφόρτισης, των παρόχων υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και των πλατφορμών περιαγωγής ηλεκτροκίνησης («e-roaming»).
- 2.4. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του σημείου επαναφόρτισης και των φορέων εκμετάλλευσης του συστήματος διανομής.

3. Τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή υδρογόνου για τις οδικές μεταφορές

- 3.1. Τα υπαίθρια σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διανέμουν αέριο υδρογόνο ως καύσιμο σε μηχανοκίνητα οχήματα πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας που περιγράφονται στο πρότυπο EN 17127:2020.
- 3.2. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του υδρογόνου που διανέμεται από τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με υδρογόνο πληρούν τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο πρότυπο EN 17124:2022. Οι μέθοδοι που εξασφαλίζουν την ποιότητα του υδρογόνου περιγράφονται επίσης στο πρότυπο [...]
- 3.3. Ο αλγόριθμος εφοδιασμού συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 17127:2020.
- 3.4. Μόλις ολοκληρωθούν οι διαδικασίες πιστοποίησης των συνδετήρων που συμμορφώνονται με το πρότυπο EN ISO 17268:2020, οι συνδετήρες για τον ανεφοδιασμό των μηχανοκίνητων οχημάτων με αέριο υδρογόνο πληρούν τουλάχιστον αυτό το πρότυπο.
- 3.5. Τεχνικές προδιαγραφές για τους συνδετήρες για σημεία ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για βαρέα οχήματα.
- 3.6. Τεχνικές προδιαγραφές για τους συνδέσμους για σημεία ανεφοδιασμού που διανέμουν υγροποιημένο υδρογόνο για βαρέα οχήματα.

3α. Τεχνικές προδιαγραφές μεθανίου για τις οδικές μεταφορές

- 3α.1. Τα σημεία ανεφοδιασμού με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) για μηχανοκίνητα οχήματα συμμορφώνονται με πίεση τροφοδοσίας καυσίμου (πίεση παροχής) 20,0 MPa (200 bar) στους 15 °C. Επιτρέπεται μέγιστη πίεση τροφοδοσίας καυσίμου 26,0 MPa με «αντιστάθμιση θερμοκρασίας», όπως αναφέρεται στο πρότυπο EN ISO 16923:2018.
- 3α.2. Η κατατομή του συνδετήρα συμμορφώνεται με τον κανονισμό OEE/HE αριθ. 110, που αναφέρεται στα μέρη I και II του προτύπου EN ISO 14469:2017.
- 3α.3. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για μηχανοκίνητα οχήματα συμμορφώνονται με πίεση τροφοδοσίας καυσίμου χαμηλότερη από τη μέγιστη επιτρεπόμενη πίεση λειτουργίας της δεξαμενής του οχήματος, όπως αναφέρεται στο πρότυπο EN ISO 16924:2018, «Σταθμοί ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο – Σταθμοί ΥΦΑ για την τροφοδοσία οχημάτων». Επιπλέον, η κατατομή του συνδετήρα πληροί το πρότυπο EN ISO 12617:2017 «Οδικά οχήματα — Συνδετήρας ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) – Συνδετήρας 3,1 MPa»

4. Τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα

- 4.1. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ποντοπόρα πλοία, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού, της εγκατάστασης και της δοκιμής των συστημάτων, συμμορφώνεται τουλάχιστον προς τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 για υψηλής τάσης συνδέσεις με το επίγειο δίκτυο.
- 4.1α. Τα βύσματα, οι ρευματολήπτες και οι ζευκτήρες πλοίων για υψηλής τάσης σύνδεση με το επίγειο δίκτυο πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του IEC 62613-1:2019
- 4.2. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας συμμορφώνεται τουλάχιστον με το πρότυπο EN 15869-2:2019 ή το πρότυπο EN 16840:2017 ανάλογα με τις ενεργειακές απαιτήσεις.
- 4.3. Τεχνικές προδιαγραφές για τα χερσαία σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης συσσωρευτών θαλάσσιων σκαφών, με διασυνδεσιμότητα και διαλειτουργικότητα του συστήματος για θαλάσσια σκάφη.
- 4.4. Τεχνικές προδιαγραφές για τα χερσαία σημεία επαναφόρτισης συσσωρευτών σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, με διασυνδεσιμότητα και διαλειτουργικότητα του συστήματος για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 4.5. Τεχνικές προδιαγραφές για τη διεπαφή επικοινωνίας από σκάφος προς δίκτυο στον τομέα της αυτοματοποιημένης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς (OPS) και τα συστήματα επαναφόρτισης συσσωρευτών για θαλάσσια σκάφη.
- 4.6. Τεχνικές προδιαγραφές για τη διεπαφή επικοινωνίας από σκάφος προς δίκτυο στον τομέα της αυτοματοποιημένης από ξηράς παροχής ενέργειας (OPS) και τα συστήματα επαναφόρτισης συσσωρευτών για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 4.7. Εάν είναι τεχνικά εφικτό, τεχνικές προδιαγραφές για την αντικατάσταση και την επαναφόρτιση συσσωρευτών σε χερσαίους σταθμούς για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

- 5. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με υδρογόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα**
- 5.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση (bunkering) με αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για θαλάσσια υδρογονοκίνητα σκάφη.
- 5.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για υδρογονοκίνητα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 5.3. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με υγροποιημένο υδρογόνο για θαλάσσια υδρογονοκίνητα σκάφη.
- 5.4. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με υγροποιημένο υδρογόνο για υδρογονοκίνητα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 6. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με μεθανόλη για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα**
- 6.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με [...] μεθανόλη για θαλάσσια σκάφη που κινούνται με μεθανόλη.
- 6.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με [...] μεθανόλη για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που κινούνται με μεθανόλη.
- 7. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με αμμωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα**
- 7.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με [...] αμμωνία για θαλάσσια σκάφη που κινούνται με αμμωνία.
- 7.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με [...] αμμωνία για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που κινούνται με αμμωνία.
- 8. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα**
- 8.1. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για ποντοπόρα πλοία, τα οποία δεν καλύπτονται από τον διεθνή κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (κώδικας IGC), συμμορφώνονται τουλάχιστον με το πρότυπο EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας συμμορφώνονται τουλάχιστον με το πρότυπο EN ISO 20519:2017 (μέρη 5.3 έως 5.7) μόνο για σκοπούς διαλειτουργικότητας.

9. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επισήμανση των καυσίμων

- 9.1. Η επισήμανση «Καύσιμα - Αναγνωριστικά της συμβατότητας καυσίμων με οχήματα - Γραφικά σύμβολα για την πληροφόρηση των καταναλωτών» συμμορφώνεται τουλάχιστον με το πρότυπο EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. Η επισήμανση «Αναγνωριστικά της συμβατότητας οχημάτων με υποδομές - Γραφικά σύμβολα για την πληροφόρηση των καταναλωτών σχετικά με την καυσίμευση των ηλεκτρικών οχημάτων» συμμορφώνεται τουλάχιστον με το πρότυπο EN 17186:2019.
- 9.3. Κοινή μεθοδολογία σύγκρισης της τιμής ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων, η οποία καθορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/732 της Επιτροπής.

Απαιτήσεις για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων και προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης

1. Τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν τις εκθέσεις τους σχετικά με την ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με τις ακόλουθες κατηγορίες:
 - ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, χωριστά για τις κατηγορίες M1, N1, M2/3 και N2/3
 - υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη, χωριστά για τις κατηγορίες M1, N1, M2/3 και N2/3
2. Τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν τις εκθέσεις τους σχετικά με την ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης σύμφωνα με τις ακόλουθες κατηγορίες:

Κατηγορία	Υποκατηγορία	Μέγιστη ισχύς εξόδου	Ορισμός σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού
Κατηγορία 1 (εναλλασσόμενου ρεύματος)	Σημείο αργής μονοφασικής επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος	$P \leq 7,4 \text{ kW}$	Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος
	Σημείο τριφασικής επαναφόρτισης μέσης ταχύτητας εναλλασσόμενου ρεύματος	$7.4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Σημείο ταχείας τριφασικής επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος	$P > 22 \text{ kW}$	Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος
Κατηγορία 2 (συνεχούς ρεύματος)	Σημείο αργής επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος	$P \leq 50 \text{ kW}$	
	Σημείο ταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Επίπεδο 1 - Σημείο υπερταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Επίπεδο 2 - Σημείο υπερταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Τα ακόλουθα δεδομένα πρέπει να παρέχονται χωριστά για τις προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά οχήματα και εκείνες που προορίζονται για βαρέα οχήματα:
 - αριθμός σημείων επαναφόρτισης — πρέπει να αναφέρεται για καθεμία από τις κατηγορίες του σημείου 2·
 - αριθμός σταθμών επαναφόρτισης με βάση την ίδια διάκριση κατηγοριών που ακολουθείται για τα σημεία επαναφόρτισης: [...]
 - συνολική συγκεντρωτική ισχύς εξόδου των σταθμών επαναφόρτισης.

Πίνακας αντιστοιχίας

Οδηγία 2014/94/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2	Άρθρο 2
-	Άρθρο 3
-	Άρθρο 4
Άρθρο 4	Άρθρο 5
-	Άρθρο 6
-	Άρθρο 7
Άρθρο 6 παράγραφος 4	Άρθρο 8
-	Άρθρο 9
-	Άρθρο 10
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 11
-	Άρθρο 12
Άρθρο 3	Άρθρο 13
Άρθρο 10	Άρθρα 14, 15, 16
Άρθρο 7	Άρθρο 17
	Άρθρο 18
	Άρθρο 19
Άρθρο 8	Άρθρο 20
Άρθρο 9	Άρθρο 21
	Άρθρο 22
Άρθρο 11	Άρθρο 23
-	Άρθρο 24
Άρθρο 12	Άρθρο 25
Άρθρο 13	