



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Στρασβούργο, 13 Σεπτεμβρίου 2023
(OR. en)

2021/0223 (COD)
LEX 2257

PE-CONS 25/1/23
REV 1

TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2014/94/ΕΕ**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Σεπτεμβρίου 2023

**για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων
και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ**

(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 διαδικασία³,

¹ ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 138.

² ΕΕ C 270 της 13.7.2022, σ. 38.

³ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Ιουλίου 2023 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 2023.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ καθόρισε το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» («Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα») επισημαίνεται η άνιση ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εντός της Ένωσης και η έλλειψη διαλειτουργικότητας και 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. Οι διαφορές αυτές έχουν παρεμποδίσει τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και πλήρους δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την Ένωση.
- (2) Η νομοθεσία της Ένωσης ορίζει ήδη στόχους για τα ανανεώσιμα καύσιμα. Παραδείγματος χάρη, στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² ορίζεται ως στόχος το μερίδιο αγοράς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα καύσιμα κίνησης να ανέλθει σε 14 %.

¹ 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).

² Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

- (3) Στους κανονισμούς (ΕΕ) 2019/631¹ και (ΕΕ) 2019/1242² του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζονται ήδη πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και ορισμένων καινούργιων βαρέων οχημάτων. Οι εν λόγω κανονισμοί αναμένεται να επιταχύνουν τον ρυθμό διεύθυνσης, κυρίως των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, και να δημιουργήσουν έτσι ζήτηση για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Είναι σημαντικό οι κανονισμοί (ΕΕ) 2019/631 και (ΕΕ) 2019/1242 και ο παρών κανονισμός να διασφαλίζουν ένα συνεκτικό πλαίσιο για τη χρήση και την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων στις οδικές μεταφορές.

¹ 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).

² 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 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) Ο κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές και ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁺ θα πρέπει να τονώσουν την παραγωγή και τη χρήση 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. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/...⁺⁺ ορίζει κυρίως απαιτήσεις για τη χρήση της από ξηράς παρεχόμενης ισχύος, οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν μόνο αν επαρκεί η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-M). Ωστόσο, οι κανονισμοί αυτοί δεν περιλαμβάνουν απαιτήσεις που να αφορούν την εγκατάσταση υποδομών καυσίμων, παρόλο που οι εν λόγω απαιτήσεις αποτελούν προαπαιτούμενο για την εκπλήρωση των στόχων.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L... της ..., σ. ...).

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) και να συμπληρωθούν ο αριθμός, η ημερομηνία και τα στοιχεία ΕΕ του εν λόγω κανονισμού στην υποσημείωση.

⁺⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Ως εκ τούτου, όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε μία ενιαία 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 ωρίμανσης στους εκάστοτε τομείς μεταφοράς και στα διάφορα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη διεισδύουν ταχύτατα στον οδικό τομέα. Στην αγορά διατίθενται επίσης υδρογονοκίνητα οχήματα. Άλλωστε, ήδη σε διάφορα έργα και σε νέα εμπορικά δρομολόγια χρησιμοποιούνται μικρότερα ηλεκτρικά σκάφη που κινούνται με υδρογόνο και συσσωρευτή, αλλά και αμαξοστοιχίες που κινούνται με υδρογόνο, 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 περίπου το 2030 ή και αργότερα, ιδίως στον τομέα των αερομεταφορών, και η πλήρης εμπορική τους εκμετάλλευση καθυστερεί. Η χρήση ορυκτών αέριων ή υγρών καυσίμων είναι δυνατή μόνο αν η χρήση αυτή έχει ενσωματωθεί ρητά σε ένα σαφές σχέδιο απεξάρτησης από εκπομπές άνθρακα σύμφωνα με τον μακροπρόθεσμο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση, το οποίο προβλέπει αυξημένα επίπεδα ανάμειξης ή αντικατάστασης με ανανεώσιμα καύσιμα όπως π.χ. το βιομεθάνιο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα ή τα ανανεώσιμα συνθετικά, παραφινικά, αέρια και υγρά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

- (6) Τα εν λόγω βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, τα οποία αντικαθιστούν τα καύσιμα ντίζελ, τη βενζίνη και τα καύσιμα των αεριωθουμένων, μπορούν να παραχθούν από διάφορες πρώτες ύλες και μπορούν να αναμειχθούν με ορυκτά καύσιμα σε πολύ μεγάλη αναλογία ανάμειξης. Τα εν λόγω καύσιμα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στους τομείς των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, στους οποίους η μετάβαση στην ηλεκτρική ενέργεια αναμένεται να είναι βραδύτερη. Από τεχνικής άποψης, τα εν λόγω καύσιμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα των οχημάτων, με ελάχιστες τροποποιήσεις. Επιπλέον, η ανανεώσιμη μεθανόλη μπορεί, μεταξύ άλλων, 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 στον τομέα 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. Ωστόσο, το υγροποιημένο μεθάνιο από ορυκτές πηγές θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά στις θαλάσσιες μεταφορές το συντομότερο δυνατόν και να αντικατασταθεί από πιο βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημαίνεται ότι τα θαλασσοπλοούντα πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα να διατεθούν στην αγορά το 2030 και τα έργα για τα εν λόγω πλοία βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Ο στόλος αναμένεται να ανανεωθεί σταδιακά λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των θαλασσοπλοούντων πλοίων. Σε αντίθεση με την κατάσταση στις 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, είναι τεχνολογίες που ωριμάζουν και συνεπώς αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά πιο γρήγορα. Ωστόσο, τα εν λόγω τεχνολογικά συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο για τις θαλάσσιες μεταφορές όσον αφορά τη δημιουργία κλίμακας σχετικά με λύσεις πρόωσης μηδενικών εκπομπών. Το υγροποιημένο μεθάνιο αναμένεται να σταματήσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Τα καύσιμα κίνησης, όπως το υγροποιημένο μεθάνιο, πρέπει σταδιακά να απαλλαγούν από τον άνθρακα με ανάμειξη ή αντικατάστασή τους με, για παράδειγμα, υγροποιημένο βιομεθάνιο ή με ανανεώσιμα και συνθετικά αέρια καύσιμα (e-gas) χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Για τα εν λόγω καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα μπορούν να χρησιμοποιούνται οι ίδιες υποδομές, όπως και για τα ορυκτά αέρια 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 οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές, τα τεχνολογικά συστήματα για φορτηγά που κινούνται με υδροποιημένο μεθάνιο είναι πλήρως ώριμα. Σύμφωνα με τα κοινά σενάρια που χρησιμοποιήθηκαν στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2020, με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030 - Επενδύουμε σε ένα κλιματικά ουδέτερο μέλλον προς όφελος των πολιτών μας» (το «σχέδιο κλιματικών στόχων»), καθώς και σύμφωνα με τα αναθεωρημένα σενάρια κατάρτισης μοντέλων της δέσμης «Fit for 55», αναμένεται να είναι περιορισμένος ο ρόλος των αέριων καυσίμων, τα οποία θα προκαλούν σταδιακά ολοένα και λιγότερες εκπομπές άνθρακα στις οδικές μεταφορές των βαρέων οχημάτων, και ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Επιπλέον, τα οχήματα που κινούνται με υγραέριο (LPG) και με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), για τα οποία υπάρχει ήδη επαρκές δίκτυο υποδομών εντός της Ένωσης, αναμένεται να αντικατασταθούν σταδιακά από συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών και, 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 υδροποιημένου μεθανίου, οι οποίες θα μπορούν να παρέχουν εξίσου και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.
- (9) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει υποχρεωτικούς ελάχιστους στόχους για την ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οδικά οχήματα.

- (10) Ως σταθμός επαναφόρτισης νοείται η φυσική εγκατάσταση που χρησιμοποιείται για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Κάθε σταθμός επαναφόρτισης διαθέτει μια θεωρητική μέγιστη ισχύ εξόδου, που εκφράζεται σε kW, και 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 διανέμεται στα διαφορετικά σημεία επαναφόρτισης με τέτοιο τρόπο ώστε η ισχύς που παρέχεται από κάθε μεμονωμένο σημείο επαναφόρτισης να είναι μικρότερη από την ισχύ εξόδου του εν λόγω σταθμού επαναφόρτισης. 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 χώρους επαναφόρτισης μπορεί να παρέχεται από έναν ή περισσότερους σταθμούς επαναφόρτισης.

- (11) 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 κοινό θα πρέπει να θεωρείται ότι είναι 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 περιορισμένη και συγκεκριμένη ομάδα ατόμων, όπως οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων σε κτίριο γραφείων στους οποίους έχουν πρόσβαση μόνο υπάλληλοι ή εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, δεν πρέπει να θεωρείται ότι είναι προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού.
- (12) Προκειμένου να αυξηθεί η ευκολία των καταναλωτών, είναι σημαντικό οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού να διασφαλίζουν ότι οι ώρες λειτουργίας των σημείων αυτών και ο χρόνος διαθεσιμότητας των υπηρεσιών τους ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες των τελικών χρηστών.

- (13) Η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα είναι μέχρι στιγμής άνιση εντός της Ένωσης. Η συνεχιζόμενη άνιση κατανομή προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης θα έθετε σε κίνδυνο τη χρήση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων, περιορίζοντας έτσι τη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ένωση. Η συνεχιζόμενη απόκλιση φιλοδοξιών και προσεγγίσεων των πολιτικών που υλοποιούνται σε εθνικό επίπεδο εμποδίζει την αναγκαία βιώσιμη μετάβαση στον τομέα των μεταφορών και δεν συμβάλλει στη δημιουργία των συνθηκών μακροπρόθεσμης ασφάλειας που είναι αναγκαίες για 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. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να συνδυάζει στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για την απόσταση των υποδομών στο ΔΕΔ-Μ. Οι στόχοι που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η διείσδυση των ελαφρών ηλεκτρικών 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 θα πρέπει να διασφαλίζεται η πλήρης χωροταξική κάλυψη των κεντρικών οδικών δικτύων της Ένωσης με σημεία επαναφόρτισης, και κατ' επέκταση, η εύκολη και απρόσκοπτη μετακίνηση των ηλεκτρικών οχημάτων εντός της Ένωσης.

- (14) Οι στόχοι που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να καθορίζονται με βάση τον συνολικό αριθμό ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο σχετικό κράτος μέλος. Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να καταρτίζονται με βάση μια κοινή μεθοδολογία, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αύξηση της ακτίνας οδήγησης των ηλεκτρικών οχημάτων ή η αύξηση του αριθμού των σημείων ταχείας επαναφόρτισης στα οποία μπορούν να επαναφορτίζονται περισσότερα ηλεκτρικά οχήματα από ό,τι σε ένα κοινό σημείο επαναφόρτισης σε μια συγκεκριμένη περίοδο. Στην εν λόγω κοινή μεθοδολογία θα 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 που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου με βάση τη συνολική μέγιστη ισχύ εξόδου των προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης, θα άφηνε περιθώρια ευελιξίας για την εφαρμογή διαφορετικών τεχνολογιών επαναφόρτισης στα κράτη μέλη.

- (15) Τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν τους στόχους που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να μεριμνήσουν για την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης με τρόπο που εγγυάται επίσης την προσβασιμότητα των σημείων επαναφόρτισης σε ολόκληρη την επικράτειά τους, ιδίως σε σταθμούς δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Η εγκατάσταση των εν λόγω προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης είναι ιδιαίτερα σημαντική σε κατοικημένες περιοχές όπου η στάθμευση εκτός δρόμου είναι περιορισμένη και σε περιοχές όπου, κατά κανόνα, τα οχήματα σταθμεύουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Επίσης, θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών, ιδίως στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, διασφαλίζοντας τη διασυννοριακή συνδεσιμότητα και επιτρέποντας την κυκλοφορία των ηλεκτρικών οχημάτων παντού στην Ένωση. Είναι σημαντικό η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης να υλοποιηθεί πρωτίστως με ιδιωτικές επενδύσεις της αγοράς. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις, να μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των απαραίτητων προσβάσιμων στο κοινό υποδομών, σε περιπτώσεις όπου, λόγω των συνθηκών της αγοράς, χρειάζεται δημόσια στήριξη, πριν δημιουργηθεί μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά.

- (16) Ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις σε ένα κράτος μέλος, οι απαιτήσεις όσον αφορά το επίπεδο της σταθερής συνολικής ισχύος εξόδου που πρέπει να παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για κάθε ελαφρύ ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στο εν λόγω κράτος μέλος ενδέχεται να μην δικαιολογούνται πλέον όπου οι εν λόγω απαιτήσεις θα μπορούσαν να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις αποθαρρύνοντας τις ιδιωτικές επενδύσεις ή, ιδίως, προκαλώντας υπερπροσφορά μεσοπρόθεσμα. Ο κίνδυνος τέτοιων δυσμενών επιπτώσεων θα μπορούσε να προκύψει λόγω της εγκατάστασης μεγάλου αριθμού ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Οι ανάγκες των χρηστών ή το ποσοστό χρήσης των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης ενδέχεται να είναι χαμηλότερα σε σύγκριση με τις αρχικές υποθέσεις, με αποτέλεσμα η συνολική ισχύς εξόδου που διατίθεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης να φτάσει σε δυσανάλογα υψηλό επίπεδο σε σύγκριση με την πραγματική χρήση των εν λόγω σταθμών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, 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. Για να είναι σε θέση το κράτος μέλος να υποβάλει τέτοιο αίτημα, το μερίδιο των ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των ελαφρών οχημάτων που ταξινομούνται στο κράτος μέλος θα πρέπει να έχει ανέλθει σε τουλάχιστον 15 % και το κράτος μέλος θα πρέπει να αιτιολογεί δεόντως το αίτημά του.

- (17) Στο πλαίσιο της επανεξέτασης του παρόντος κανονισμού, είναι σημαντικό η Επιτροπή να αξιολογήσει την ανάγκη να συμπεριληφθούν απαιτήσεις για τις υποδομές φόρτισης για την εξυπηρέτηση ηλεκτρικά υποβοηθούμενων ποδηλάτων και οχημάτων της κατηγορίας L, όπως τα ηλεκτροκίνητα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά μοτοποδήλατα, και ιδίως τη δυνατότητα εξοπλισμού των υποδομών επαναφόρτισης με οικιακό ρευματοδότη που καθιστά δυνατή την εύκολη φόρτιση των εν λόγω οχημάτων, δεδομένου ότι αποτελούν τρόπο μεταφοράς που μπορεί να συμβάλει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO₂ και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- (18) Τα βαρέα ηλεκτρικά οχήματα χρειάζονται χωριστές και διαφορετικές υποδομές επαναφόρτισης από τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα. Επί του παρόντος, σχεδόν δεν υπάρχουν διαθέσιμες δημόσια προσβάσιμες υποδομές για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα στην Ένωση και είναι ανάγκη να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών. Μια προσέγγιση που συνδυάζει στόχους για την απόσταση των υποδομών στο 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 θα πρέπει να διασφαλίσει τη δημιουργία επαρκούς δικτύου προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα εντός της Ένωσης ώστε να υποστηριχθεί η αναμενόμενη αύξηση του μεριδίου αγοράς των βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων που λειτουργούν με συσσωρευτή.

- (19) Κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να εγκατασταθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης διασυννοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να προσφέρουν επαρκή ισχύ εξόδου για την επαναφόρτιση των βαρέων οχημάτων 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, εάν είναι απαραίτητο, την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων, και με σκοπό την προσαρμογή στην προοδευτική υιοθέτηση των βαρέων ηλεκτρικών 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.
- (20) Για τους σκοπούς της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όλοι οι σταθμοί επαναφόρτισης που πρόκειται να εγκατασταθούν κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να βρίσκονται στον οδικό άξονα του δικτύου ΔΕΔ-Μ ή σε οδηγική απόσταση 3 km από την πλησιέστερη έξοδο οδικού άξονα του ΔΕΔ-Μ.

- (21) Ορισμένα κράτη μέλη βρίσκονται σε διαδικασία αναβάθμισης τμημάτων του δικτύου ΔΕΔ-Μ προκειμένου να πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να διασφαλίσουν ότι οι απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται με ολοκληρωμένο τρόπο, προκειμένου να αποφεύγονται τα μη αξιοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού και κατά τρόπο που διασφαλίζει τη συντονισμένη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και του παρόντος κανονισμού.
- (22) Επί του παρόντος αναπτύσσονται νέα πρότυπα υποδομών επαναφόρτισης για τα βαρέα ηλεκτρικά οχήματα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο αύξησης της επιμέρους ισχύος εξόδου των σταθμών επαναφόρτισης σε χώρους σταθμών επαναφόρτισης μόλις καταστούν διαθέσιμες οι νέες κοινές τεχνικές προδιαγραφές.

¹ 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).

- (23) Η κατασκευή υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συνοδευτεί από την κατασκευή προσβάσιμων στο κοινό υποδομών ταχείας επαναφόρτισης σε αστικούς κόμβους. Οι υποδομές αυτές είναι απαραίτητες ιδίως επειδή παρέχουν δυνατότητες φόρτισης σε αυτοκίνητα διανομής εμπορευμάτων και σε φορτηγά μεγάλων αποστάσεων στα σημεία προορισμού τους. Ωστόσο, τα σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα σε αστικές περιοχές θα πρέπει να εμπίπτουν στον στόχο για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου. Πέραν των σημείων ταχείας επαναφόρτισης που θα εγκατασταθούν κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ και σε αστικούς κόμβους, οι οδηγοί των βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν προσβάσιμες στο κοινό υποδομές για την επαναφόρτιση των οχημάτων τους κατά τη διάρκεια της νύχτας στο κύριο δίκτυο μεταφορών, ώστε να υποστηρίζεται ειδικά η ηλεκτροδότηση του κλάδου των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.
- (24) Προκειμένου να αποφευχθούν επενδύσεις που θα ήταν δυσανάλογες σε σύγκριση με τον όγκο κυκλοφορίας σε ορισμένες οδούς του δικτύου ΔΕΔ-Μ όταν η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομικούς όρους κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπουν ότι ένας προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι άλλες εφαρμοστέες απαιτήσεις, όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου σταθμών επαναφόρτισης και τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης στους χώρους σταθμών επαναφόρτισης που ισχύουν για μία κατεύθυνση κυκλοφορίας. Εναλλακτικά, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να μειώνουν τη συνολική ισχύ εξόδου των χώρων σταθμών επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα ή βαρέα ηλεκτρικά οχήματα που βρίσκονται κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ με χαμηλό όγκο κυκλοφορίας ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων ή βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων αντίστοιχα. 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 ηλεκτρικά οχήματα ή βαρέα ηλεκτρικά οχήματα σε οδούς του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με πολύ χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας.

- (25) Λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Κύπρου, της απουσίας οποιασδήποτε χερσαίας σύνδεσης με άλλα κράτη μέλη και την ηπειρωτική χώρα και της περιορισμένης έκτασης του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, η κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων βαρέων οχημάτων στο εν λόγω κράτος μέλος είναι περιορισμένη. Επιπλέον, δεδομένου ότι τα βαρέα ηλεκτρικά οχήματα στην Κύπρο 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 είχε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν έπρεπε να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με την ελάχιστη κάλυψη των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα στην επικράτειά της όσον αφορά το επίπεδο συνολικής ισχύος εξόδου των εν λόγω χώρων σταθμών επαναφόρτισης που βρίσκονται κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ και τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των εν λόγω χώρων σταθμών επαναφόρτισης. Συνεπώς, η Κύπρος θα πρέπει να μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένο αίτημα για να επιτραπεί η εφαρμογή χαμηλότερων απαιτήσεων στον τομέα αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω χαμηλότερες απαιτήσεις δεν θα παρεμπόδιζαν την κυκλοφορία των ηλεκτρικών βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

- (26) Οι κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται 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 καλωδίσωσης και σημείων επαναφόρτισης στα εν λόγω κτίρια ρυθμίζεται από την οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τη διαθεσιμότητα αυτών των ιδιωτικών υποδομών όταν προγραμματίζουν την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης.
- (27) Η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα είναι επίσης σημαντική και σε ιδιωτικούς χώρους που δεν είναι προσβάσιμοι στο κοινό, όπως σε ιδιωτικές αποθήκες και σε κέντρα εφοδιαστικής, ώστε να διασφαλίζεται η φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας ή στο σημείο προορισμού τους. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο λήψης μέτρων στο πλαίσιο της αναθεώρησης των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους προκειμένου να διασφαλίσουν την παροχή κατάλληλων υποδομών για τη φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας και στο σημείο προορισμού τους για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα.

¹ Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13).

- (28) Σύμφωνα με τις αρχές που διατυπώνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 23ης Μαρτίου 2017, με τίτλο «Ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας – Στρατηγική εφαρμογής», η δυνατότητα να αναπτύσσουν προηγμένες ψηφιακές υπηρεσίες, όπως μεταξύ άλλων συστήματα πληρωμής βάσει συμβολαίου, και να διασφαλίζουν διαφανή πληροφόρηση στους χρήστες με τη βοήθεια ψηφιακών μέσων, εξαρτάται από την εγκατάσταση ψηφιακά διασυνδεδεμένων και έξυπνων σημείων επαναφόρτισης που υποστηρίζουν τη δημιουργία ψηφιακά διασυνδεδεμένων και διαλειτουργικών υποδομών. Αυτά τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να εμφανίζουν μια σειρά από υλικά και τεχνικά χαρακτηριστικά (υλισμικό και λογισμικό), που είναι αναγκαία για την αποστολή και λήψη δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των παραγόντων της αγοράς που εξαρτώνται από αυτά τα δεδομένα για να αναπτύξουν στο έπακρο τις υπηρεσίες επαναφόρτισης, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών των σημείων επαναφόρτισης, των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, των πλατφορμών περιαγωγής ηλεκτροκίνησης, των διαχειριστών του συστήματος διανομής και, εν τέλει, των τελικών χρηστών.

- (29) Τα έξυπνα συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, εξασφαλίζοντας έτσι τη σταθερότητα του δικτύου ηλεκτροδότησης και ενθαρρύνοντας την ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Παρέχοντας μετρήσεις της ενέργειας σε πραγματικό χρόνο και ακριβή και διαφανή πληροφόρηση σχετικά με το κόστος, τα έξυπνα συστήματα μέτρησης 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 θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα συστήματα αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.

¹ 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).

- (30) Ο αυξανόμενος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων στις οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και λοιπές μεταφορές καθιστά επιβεβλημένη τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών επαναφόρτισης και τη διαχείρισή τους με τέτοιο 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. Η ενοποίηση του συστήματος μπορεί να διευκολυνθεί περαιτέρω μέσω της αμφίδρομης επαναφόρτισης (όχημα προς δίκτυο), ενώ η έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση μπορεί επίσης να μειώσει το κόστος επαναφόρτισης για τον καταναλωτή. Ως εκ τούτου, όλα τα σημεία επαναφόρτισης που κατασκευάζονται ή ανακαινίζονται μετά την ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26] θα πρέπει να υποστηρίζουν την έξυπνη επαναφόρτιση. Επιπλέον, θα πρέπει να εγκριθούν πρότυπα επικοινωνίας που υποστηρίζουν την έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα.

- (31) Η ανάπτυξη υποδομών εντός και εκτός δικτύου για τα ηλεκτρικά οχήματα, η αλληλεπίδραση 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. Σε αυτό το πλαίσιο, 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 που προβλέπονται στο άρθρο 66 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.
- (32) 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 για σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους αυτοκινητοδρόμους, οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων, που αφορούν π.χ. συμβατικούς σταθμούς ανεφοδιασμού ή χώρους ανάπαυσης, αποτελούν σοβαρή πηγή ανησυχίας, καθώς οι συμβάσεις αυτές εκτείνονται συχνά σε πολύ μεγάλες χρονικές περιόδους ή ορισμένες φορές δεν προβλέπουν ούτε καν συγκεκριμένη ημερομηνία λήξης ισχύος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν, στο μέτρο του δυνατού και σύμφωνα με την οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, να αναθέσουν με διαγωνιστικές διαδικασίες νέες συμβάσεις παραχώρησης ειδικά για σταθμούς επαναφόρτισης που θα βρίσκονται μέσα ή κοντά σε χώρους ανάπαυσης υφισταμένων αυτοκινητοδρόμων, να αποτρέψουν την καταπάτηση χώρων πρασίνου, καθώς και να περιορίσουν το κόστος της εγκατάστασης και να επιτρέψουν την είσοδο νέων φορέων στην αγορά.

¹ 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).

(33) Η διαφάνεια των τιμών έχει καίρια σημασία για τη διασφάλιση απρόσκοπτης και εύκολης επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα 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 κατά τον υπολογισμό της τιμής μιας περιόδου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού και να προβλέπουν το συνολικό κόστος. Οι διαχειριστές σταθμών επαναφόρτισης θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν πρόσθετα τέλη προκειμένου, μεταξύ άλλων, να αποφεύγεται η παρεμπόδιση της χρήσης του σημείου επαναφόρτισης από άλλους χρήστες, εφόσον τα εν λόγω τέλη αναφέρονται σαφώς και κοινοποιούνται πριν από την έναρξη της περιόδου επαναφόρτισης. Εάν η τιμή για την επαναφόρτιση που γίνεται σε ad hoc βάση παρέχεται σε ειδική ιστοσελίδα, θα πρέπει να αναγράφεται σαφώς στην ίδια ιστοσελίδα με εκείνη που χρησιμοποιείται για την πληρωμή της περιόδου. Ο καθορισμός απαιτήσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας θα παρείχε εγγυήσεις και προβλεψιμότητα για τους καταναλωτές και, ως εκ τούτου, θα συνέβαλλε στη διασφάλιση της εμπιστοσύνης κατά τα αρχικά στάδια της υιοθέτησης της ηλεκτρικής κινητικότητας. Θα ενθάρρυνε επίσης την ταχεία υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή και των υδρογονοκίνητων οχημάτων, η οποία είναι απαραίτητη για την επίτευξη των αυξημένων κλιματικών φιλοδοξιών της Ένωσης και των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία». Οι τιμές θα πρέπει να είναι εύλογες και να μην υπερβαίνουν το κόστος συν ένα εύλογο περιθώριο κέρδους. Οι εν λόγω απαιτήσεις τιμών δεν θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν την εφαρμοστέα τιμή μονάδας της ηλεκτρικής ενέργειας που χρεώνεται από σταθμό επαναφόρτισης σύμφωνα με την οδηγία 98/6/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

¹ Οδηγία 98/6/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 1998, περί της προστασίας των καταναλωτών όσον αφορά την αναγραφή των τιμών των προϊόντων που προσφέρονται στους καταναλωτές (ΕΕ L 80 της 18.3.1998, σ. 27).

- (34) Με την πάροδο του χρόνου δημιουργούνται νέες υπηρεσίες για να υποστηρίξουν τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων. Τα κίνητρα που παρέχουν τα κράτη μέλη, καθώς επίσης και τα δεσμευτικά μέτρα που εκδίδονται από αυτά, όπως η υποχρεωτική δυνατότητα περιαγωγής σε καθορισμένα σημεία επαναφόρτισης, έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των εν λόγω νέων υπηρεσιών. Οι οντότητες που προσφέρουν αυτές τις νέες 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 ορισμένους παρόχους υπηρεσίας κινητικότητας, 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. Προκειμένου να διασφαλιστεί η μετάβαση σε νέες υπηρεσίες και να διασφαλιστεί ότι οι χρήστες των εν λόγω οχημάτων μπορούν εύκολα και χωρίς εμπόδια να χρησιμοποιούν υποδομές επαναφόρτισης παντού στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν την ανάπτυξη της αγοράς επαναφόρτισης. Κατά την επανεξέταση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλαμβάνει δράση όταν αυτό απαιτείται λόγω εξελίξεων που σημειώνονται στην αγορά, όπως π.χ. περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών για τους τελικούς χρήστες, υπηρεσίες που παραπλανούν τους καταναλωτές και παρεμποδίζουν τη διαφάνεια των τιμών, ή επιχειρηματικές πρακτικές που μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό.

- (35) Τα υδρογονοκίνητα οχήματα εμφανίζουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης. Ωστόσο, η εγκατάσταση επαρκούς αριθμού υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο έχει καίρια σημασία για να επεκταθεί η χρήση των υδρογονοκίνητων οχημάτων, όπως προβλέπεται στην ανακοίνωση της στρατηγική της Επιτροπής, της 8ης Ιουλίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη». Προς το παρόν, σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο υπάρχουν μόνο σε λίγα κράτη μέλη και τα περισσότερα από τα σημεία αυτά είναι σε μεγάλο βαθμό ακατάλληλα για βαρέα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αδύνατη η κυκλοφορία των υδρογονοκίνητων οχημάτων παντού στην Ένωση. Οι υποχρεωτικοί στόχοι για την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να διασφαλίζουν τη 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 οχημάτων σε όλη την Ένωση. Για τους σκοπούς της ανάπτυξης 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 στο οδικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ ή σε οδηγική απόσταση 10 km από την πλησιέστερη έξοδο οδικού άξονα του ΔΕΔ-Μ.

- (36) 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. Όσον αφορά τις υποδομές που αναπτύχθηκαν πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων θα πρέπει να αναβληθεί. 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.
- (37) Ανεξάρτητα από το εμπορικό σήμα του οχήματός τους, οι τελικοί χρήστες θα πρέπει να είναι σε θέση να έχουν πρόσβαση και να χρησιμοποιούν προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης με τρόπο φιλικό προς τον χρήστη και χωρίς διακρίσεις.

- (38) Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για ηλικιωμένους, άτομα με μειωμένη κινητικότητα και άτομα με αναπηρίες. Καταρχήν, οι χώροι εγκατάστασης όλων των σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, αλλά και οι ίδιοι οι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένοι ώστε να είναι προσβάσιμοι και φιλικοί προς τον χρήστη για όσο το δυνατόν περισσότερα μέλη του κοινού, και ιδίως για τους ηλικιωμένους, για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και για 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. Υπό την έννοια αυτή, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θα πρέπει να ισχύουν και για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.
- (39) Η ασφάλεια και η προστασία των χρηστών, ιδίως σε αφύλακτους σταθμούς επαναφόρτισης, θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με τον εξοπλισμό των σταθμών επαναφόρτισης με κουμπιά έκτακτης ανάγκης, την αναγραφή των στοιχείων επικοινωνίας των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, τη διασφάλιση επαρκούς φωτισμού ή με κάθε άλλο κατάλληλο μέτρο.

¹ 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).

- (40) Τα υδρογονοκίνητα οχήματα θα πρέπει να μπορούν να ανεφοδιάζονται στο σημείο ή κοντά στο σημείο προορισμού τους, το οποίο συνήθως βρίσκεται σε αστικές περιοχές. Για να διασφαλιστεί ότι ο ανεφοδιασμός με καύσιμα στον προορισμό είναι εφικτός τουλάχιστον στις κύριες αστικές περιοχές, οι εν λόγω σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να προβλέπονται σε όλους τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Όσον αφορά τους αστικούς κόμβους, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να εγκαταστήσουν τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο σε πολυτροπικούς κόμβους, καθώς οι κόμβοι αυτοί αποτελούν συνήθη προορισμό των βαρέων οχημάτων και επειδή θα μπορούσαν επίσης να ανεφοδιάζουν με υδρογόνο και άλλα μέσα μεταφοράς, όπως π.χ. τρένα και πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ένας προσβάσιμος στο κοινό σταθμός ανεφοδιασμού με υδρογόνο που βρίσκεται εντός αστικού κόμβου θα πρέπει να μπορεί να λαμβάνεται υπόψη για την εκπλήρωση της απαίτησης του ΔΕΔ-Μ, υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνεται ο στόχος χωρητικότητας.
- (41) Καθώς η αγορά βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο 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. Στη στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη, η κατηγορία των βαρέων οχημάτων θα είναι μάλλον η πρώτη κατηγορία οχημάτων στην οποία θα χρησιμοποιηθεί σε μαζικό επίπεδο η υδρογονοκίνηση. Ως εκ τούτου, οι υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να εστιάσουν αρχικά σε αυτήν την κατηγορία, χωρίς όμως να παραβλεφθεί και ο ανεφοδιασμός των ελαφρών 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. η τεχνολογία υγρού υδρογόνου, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ευρύτερο φάσμα βαρέων οχημάτων και αναμένεται να αποτελέσουν την τεχνολογία που επιλέγουν κατά προτεραιότητα ορισμένοι κατασκευαστές οχημάτων.

- (42) Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών θα απαιτήσει συντονισμό μεταξύ όλων των συμφεροντούχων. Για παράδειγμα, η κοινή επιχείρηση «Καθαρό υδρογόνο», που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου¹, θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθεί με σκοπό τη διευκόλυνση και την άντληση ιδιωτικής χρηματοδότησης, ώστε να μπορέσουν να επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι που προσδιορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.
- (43) Στην Ένωση υπάρχουν αρκετά σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο, οι οποίοι αποτελούν ήδη τη ραχοκοκαλιά του δικτύου κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων που κινούνται με υγροποιημένο μεθάνιο. Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ανάπτυξης των υποδομών υγροποιημένου μεθανίου, καθώς το δίκτυο αυτό καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και επιτρέπει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Η οδηγία 2014/94/ΕΕ συνέστησε την εγκατάσταση των εν λόγω σημείων ανεφοδιασμού ανά 400 km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο η ύπαρξη περιορισμένου αριθμού κενών κατά μήκος του δικτύου εμπόδισε την επίτευξη του εν λόγω στόχου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκπληρώσουν αυτόν τον στόχο και να καλύψουν τα κενά που απομένουν μέχρι το 2025, ώστε να παύσει στη συνέχεια η ισχύς του στόχου.
- (44) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος «υγροποιημένο μεθάνιο» θα πρέπει να νοείται ως «ΥΦΑ, υγροποιημένο βιοαέριο ή συνθετικό υγροποιημένο μεθάνιο, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων των εν λόγω καυσίμων». Η χρήση του καθορισμένου όρου «υγροποιημένο μεθάνιο» δεν μεταβάλλει τον ορισμό ή τη σύνθεση των επιμέρους καυσίμων (ΥΦΑ, υγροποιημένο βιοαέριο ή συνθετικό υγροποιημένο μεθάνιο), όπως ορίζονται σε άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2021, σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 219/2007, (ΕΕ) αριθ. 557/2014, (ΕΕ) αριθ. 558/2014, (ΕΕ) αριθ. 559/2014, (ΕΕ) αριθ. 560/2014, (ΕΕ) αριθ. 561/2014 και (ΕΕ) αριθ. 642/2014 (ΕΕ L 427 της 30.11.2021, σ. 17).

- (45) Οι εγκαταστάσεις, μόνιμες ή φορητές, για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, παρέχοντας καθαρή ισχύ, και να συμβάλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού, κλιματικού και υγειονομικού αντικτύπου των θαλασσοπλοούντων πλοίων και των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές που βρίσκονται κοντά σε λιμένες. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/...⁺ οι φορείς εκμετάλλευσης θαλασσοπλοούντων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και θαλασσοπλοούντων επιβατηγών πλοίων πρέπει να μειώσουν την ποσότητα των εκπομπών που παράγονται από τα πλοία τους όταν 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, είναι σημαντικό να καθοριστούν σαφείς στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους λιμένες του ΔΕΔ-Μ. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης για τους λιμένες, προκειμένου να επιτευχθούν οι εν λόγω στόχοι, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν σχετικά με τον καλύτερο τρόπο ανάπτυξης υποδομών στους λιμένες τους και στους διάφορους τερματικούς σταθμούς ανάλογα με τις ανάγκες τους. Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν υποδομές εντός των λιμένων και, κατά περίπτωση, μεταξύ των τερματικών σταθμών, όταν η μέγιστη απόδοση των επενδύσεων και το ποσοστό πληρότητας έχουν ως αποτέλεσμα τα υψηλότερα περιβαλλοντικά οφέλη όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η εγκατάσταση της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για θαλασσοπλοούντα πλοία απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς και ζήτησης. Ως εκ τούτου, όλοι οι δημόσιοι και ιδιωτικοί συμφεροντούχοι τόσο από την πλευρά του πλοίου όσο και από την πλευρά του λιμένα, καθώς και οποιοσδήποτε άλλοι σχετικοί παράγοντες της αγοράς, θα πρέπει να συντονίζονται ώστε να καθίσταται δυνατή η ομαλή λειτουργία σε καθημερινή βάση.
- (47) Είναι σημαντικό να αποφευχθεί η δημιουργία μη αξιοποιήσιμων στοιχείων ενεργητικού και να διασφαλιστεί ότι οι δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις που πραγματοποιούνται σήμερα είναι ανθεκτικές στον χρόνο και συμβάλλουν στη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Η ανάπτυξη εγκαταστάσεων για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους λιμένες πρέπει να εξεταστεί μαζί με την τρέχουσα και μελλοντική ανάπτυξη αντίστοιχων εναλλακτικών τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τεχνολογιών μηδενικών ρύπων, ιδιαιτέρως τεχνολογιών που αποφέρουν μειώσεις εκπομπών και ρύπων τόσο κατά τον ελλιμενισμό όσο και κατά τη διάρκεια του πλου.
- (48) Τα θαλασσοπλοούντα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα θαλασσοπλοούντα επιβατηγά πλοία, τα οποία ανήκουν στις κατηγορίες πλοίων με τη μεγαλύτερη ποσότητα εκπομπών ανά πλοίο κατά τη διάρκεια της πρόσδεσης 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 διαφορετικών θαλασσοπλοούντων επιβατηγών πλοίων όσο βρίσκονται προσδεδεμένα στην αποβάθρα, καθώς και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των αναγκών των θαλασσοπλοούντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων ro-ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών αφενός, και των αναγκών των λοιπών θαλασσοπλοούντων επιβατηγών σκαφών, αφετέρου.

- (49) Οι υποχρεωτικοί στόχοι ανάπτυξης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τύπους των σκαφών που εξυπηρετούνται και τα επίπεδα κυκλοφορίας των θαλάσσιων λιμένων. Προκειμένου να αποφεύγεται η εγκατάσταση υποδομών που θα μένουν τελικά αναξιοποίητες, οι θαλάσσιοι λιμένες, στους οποίους ορισμένες κατηγορίες πλοίων εμφανίζουν χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας με βάση τον μέσο ετήσιο αριθμό κατάπλων σε λιμένα, δεν θα πρέπει να υπόκεινται στους υποχρεωτικούς στόχους ανάπτυξης υποδομών για τις αντίστοιχες κατηγορίες πλοίων. 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.
- (50) Κατά τον καθορισμό του αριθμού των κατάπλων σε λιμένα, οι κατάπλοι σε λιμένα μικρής διάρκειας, οι κατάπλοι σε λιμένα πλοίων που χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, οι έκτακτοι κατάπλοι σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή για τη διάσωση ζώων στη θάλασσα, οι κατάπλοι σε λιμένα σε εξαιρετικές περιστάσεις που απαιτούν τη χρήση παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου, οι κατάπλοι σε λιμένα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνεπάγονται άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον ή οι κατάπλοι σε λιμένα για άλλους λόγους ανωτέρας βίας, δεν θα πρέπει να συνυπολογίζονται.
- (51) Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέσο της συνοχής και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών στην Ένωση, καθώς και στη Θέουτα και τη Μελίλια. Η δυναμικότητα παραγωγής ηλεκτρικής 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 εξαιρούνται από την απαίτηση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς 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 μη ορυκτές πηγές ενέργειας.

- (52) 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. Η ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών θα πρέπει να καθοδηγείται από τη ζήτηση της αγοράς. Ως σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο μπορούν να χρησιμοποιούνται τερματικοί σταθμοί υγροποιημένου μεθανίου, δεξαμενές, ρυμουλκούμενα βυτιοφόρα, βυτιοφόρα φορτηγά, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες.
- (53) Οι εγκαταστάσεις για από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει επίσης να αναπτυχθούν σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ.
- (54) Η χρήση εξωτερικής παροχής ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει να αντικαταστήσει τη χρήση των κινητήρων 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 των αεροσκαφών στην κλιματική αλλαγή. Ως εκ τούτου, για όλες τις εμπορικές αερομεταφορές θα πρέπει να παρέχονται υποδομές εξωτερικής παροχής ηλεκτρικής ενέργειας όταν σταθμεύουν αεροσκάφη στις θέσεις επαφής αεροσκάφους ή στις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών των αερολιμένων ΔΕΔ-Μ. Η εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στο αεροσκάφος θα μπορούσε να εξασφαλιστεί από σταθερές ή κινητές επίγειες μονάδες ισχύος, τόσο στις θέσεις επαφής αεροσκαφών όσο και στις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Ενώ τα αεροσκάφη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν την εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε όλες τις θέσεις επαφής αεροσκαφών και τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές, δεν είναι απαραίτητο κάθε θέση να είναι εξοπλισμένη με μία σταθερή ή κινητή επίγεια μονάδα ισχύος, αφού μία μόνο επίγεια μονάδα ισχύος, είτε σταθερή είτε κινητή, μπορεί να εξυπηρετεί πολλαπλές θέσεις και να αναπτύσσεται για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών.

- (55) Όταν εξασφαλίζουν ότι τα σταθμευμένα αεροσκάφη έχουν πρόσβαση σε ηλεκτρική ενέργεια στους αερολιμένες, τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προωθούν τη συνεργασία του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα με τους παρόχους υπηρεσιών εδάφους, καθώς και, κατά περίπτωση, με τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει ιδίως να το πράττουν μέσω της επιτροπής χρηστών αερολιμένα που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου¹.
- (56) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαλλάσσουν αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ με λιγότερες από 10 000 κινήσεις εμπορικών πτήσεων ετησίως, υπολογισμένες ως μέσος όρος των τριών τελευταίων ετών, από την υποχρέωση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης. Λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των σχετικών πτήσεων, το κόστος επένδυσης και συντήρησης για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στους απομακρυσμένους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών στους εν λόγω αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ ενδέχεται να μην είναι αναλογική προς το περιβαλλοντικό όφελος, ιδίως σε σύγκριση με αποδοτικότερες επενδύσεις για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO₂ των αερολιμένων.

¹ Οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

(57) Σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικά πλαίσια πολιτικής στα οποία περιγράφουν τους στόχους και τα σχέδιά τους για να διασφαλίσουν την εκπλήρωση αυτών των στόχων. Τόσο κατά την εξέταση των εθνικών πλαισίων 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 και οι στόχοι της Ένωσης για το κλίμα, όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να αντικαταστήσουν τα ορυκτά καύσιμα με εναλλακτικές λύσεις. 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 εθνικά πλαίσια πολιτικής θα μπορούσαν επίσης να καλύπτουν 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.

- (58) Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αξιολογούν τακτικά κατά πόσον η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης επιτρέπουν στα ηλεκτρικά οχήματα να συμβάλουν περαιτέρω στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας, καθώς και στην περαιτέρω διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας. Η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να προσδιορίζει τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν για τη διασφάλιση της συνέπειας του σχεδιασμού της υποδομής με τον αντίστοιχο σχεδιασμό του δικτύου, προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2019/943 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας ανταποκρίνεται στη ζήτηση ισχύος των υποδομών επαναφόρτισης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναβαθμίσουν και να διατηρήσουν το δίκτυο έτσι ώστε να είναι σε θέση να χειρίζεται την τρέχουσα και τη μελλοντική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας από τον τομέα των μεταφορών.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/943 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, σχετικά με την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 158 της 14.6.2019, σ. 54).

- (59) Τα αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα στήριξης για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων και την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων 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 εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιγράφεται το συνολικό εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού, αδειοδότησης και σύναψης συμβάσεων για τις εν λόγω υποδομές, να προσδιορίζονται τα εμπόδια που υπάρχουν και οι ενέργειες που θα πραγματοποιηθούν για να αρθούν τα εμπόδια, ώστε ο χρόνος μεταξύ της ανάπτυξης και της χρήσης των υποδομών να είναι εύλογος και να αναπτυχθούν ταχύτερα οι υποδομές. Κατά την αναθεώρηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, είναι σημαντικό να τηρούνται οι γενικές αρχές της τεχνολογικής ουδετερότητας και της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαριθμούν όλα τα μέτρα που έχουν θεσπιστεί ή προγραμματίζονται.
- (60) 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. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αποφασίσει να διορίσει εθνικό συντονιστή για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων με καθήκον την επίβλεψη του εθνικού συντονισμού και της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής.

- (61) Για να υποστηριχθούν τα εναλλακτικά καύσιμα και να αναπτυχθούν οι σχετικές υποδομές, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να παρέχουν μια επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων πρωτοβουλιών, για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τον άνθρακα, όπως η αεροπορία, οι θαλάσσιες μεταφορές, η εσωτερική ναυσιπλοΐα, καθώς και οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που είναι αδύνατο να ηλεκτροδοτηθούν. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν μια επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των πρωτοβουλιών για την απαλλαγή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας από τον άνθρακα στο δίκτυο ΔΕΔ-M, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Μακροπρόθεσμες στρατηγικές απαλλαγής από τον άνθρακα θα μπορούσαν επίσης να χαραχθούν για τους λιμένες του δικτύου ΔΕΔ-M και τους αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-M, 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, και λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα για τα εθνικά μερίδια αγοράς και κυκλοφορίας και τις προβλέψεις της αγοράς, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό προκειμένου να θέσει πιο δεσμευτικούς στόχους για τους εν λόγω τομείς.
- (62) Η ανάπτυξη τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων είναι επίσης σημαντική για τους σιδηροδρόμους, όπου ο άμεσος εξηλεκτρισμός ενός τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής ενδέχεται να μην είναι δυνατός για λόγους όπως η οικονομική αποδοτικότητα της υπηρεσίας. Είναι διαθέσιμες διάφορες τεχνολογίες, τις οποίες μπορεί ο σιδηροδρομικός τομέας να υιοθετήσει για την αντικατάσταση των ντιζελοκίνητων τρένων, συμπεριλαμβανομένων του άμεσου εξηλεκτρισμού, των αμαξοστοιχιών που κινούνται με συσσωρευτή και των εφαρμογών υδρογόνου. Η ανάπτυξη αυτών των τεχνολογιών απαιτεί την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού στα κράτη μέλη.

- (63) 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.
- (64) Δυνάμει της οδηγίας 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, ένα ελάχιστο ποσοστό των δημόσιων συμβάσεων σε εθνικό επίπεδο πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνο τα καθαρά λεωφορεία και λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, εφόσον τα καθαρά λεωφορεία χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Καθώς οι δημόσιες αρχές μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης επιλέγουν ολοένα και περισσότερο καθαρά λεωφορεία και λεωφορεία μηδενικών εκπομπών για να επιτύχουν αυτούς τους υποχρεωτικούς στόχους, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να αναγορεύσουν τη στοχευμένη προώθηση και ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού των λεωφορείων σε βασικό στοιχείο των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους. Είναι επίσης σημαντικό τα κράτη μέλη να θεσπίσουν και να διατηρήσουν κατάλληλα νομικά μέσα προκειμένου να υποστηρίξουν την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για λεωφορεία, μεταξύ άλλων και για τους δεσμευμένους στόλους, δίνοντας έμφαση στα καθαρά λεωφορεία και λεωφορεία μηδενικών εκπομπών σε τοπικό επίπεδο.

¹ Οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με σκοπό την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

- (65) 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 καταναλωτές σαφείς και εύληπτες πληροφορίες για τα καύσιμα που διατίθενται στα σημεία ανεφοδιασμού και για τη συμβατότητα των οχημάτων τους με τα διαφορετικά καύσιμα των σημείων επαναφόρτισης που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης.
- (66) Η παροχή απλών και εύκολα συγκρίσιμων πληροφοριών για τις τιμές των διαφόρων καυσίμων μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο, επιτρέποντας στους καταναλωτές να αξιολογούν καλύτερα το σχετικό κόστος των μεμονωμένων καυσίμων που διατίθενται στην αγορά. Ως εκ τούτου, σε όλους τους σταθμούς επαναφόρτισης θα πρέπει να αναγράφονται προς ενημέρωση οι συγκριτικές τιμές ορισμένων εναλλακτικών καυσίμων και συμβατικών καυσίμων, με τη μορφή «τιμή καυσίμου ανά 100 km». Θα πρέπει να καταστεί σαφές στους καταναλωτές ότι τέτοιες συγκρίσεις τιμών αφορούν τις μέσες τιμές των καυσίμων στο κράτος μέλος, οι οποίες ενδέχεται να διαφέρουν από τις πραγματικές τιμές που χρεώνονται στον σχετικό σταθμό επαναφόρτισης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει την οδηγία 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι πληροφορίες των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατικών αυτοκινήτων, όπως προβλέπεται στην εν λόγω οδηγία, λαμβάνουν υπόψη και αντικατοπτρίζουν τις εξελίξεις που σχετίζονται με τη μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα.

¹ Οδηγία 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων (ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16).

- (67) 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 δεδομένα και δυναμικά δεδομένα. Θα πρέπει να καθοριστούν απαιτήσεις για τα είδη των δεδομένων σχετικά με τη διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα δεδομένων που αφορούν την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό 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»), που εκπονήθηκε το 2022.
- (68) Ο παρών κανονισμός αφορά τους τύπους δεδομένων που είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία μιας ανταγωνιστικής και ανοικτής αγοράς και είναι απαραίτητοι ώστε οι τελικοί χρήστες να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με τις συνεδρίες επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού τους, μεταξύ άλλων μέσω υπηρεσιών πληροφόρησης υψηλής ποιότητας που αναπτύσσονται από σχετικούς παράγοντες της αγοράς. Οι απαιτήσεις για τους τύπους δεδομένων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο στα δεδομένα που είναι διαθέσιμα σε ψηφιακή μηχαναγνώσιμη μορφή.

(69) 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 των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που ικανοποιούν τις ανάγκες των χρηστών. Επιπλέον, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι προσβάσιμα με ενιαίο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθιστούν τα δεδομένα σχετικά με τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων διαθέσιμα ως ανοικτά δεδομένα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασής τους σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής¹ και σύμφωνα με τις πρόσθετες προδιαγραφές που είναι συμπληρωματικές προς εκείνες που ορίζονται στον εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό. Θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η παροχή των εν λόγω δεδομένων σε κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης που θα πρέπει να θεσπίσει η Επιτροπή, το οποίο θα πρέπει να λειτουργεί ως ενιαία ενωσιακή πύλη δεδομένων για τα δεδομένα που διατίθενται από τους φορείς εκμετάλλευσης στα εθνικά σημεία πρόσβασης. Το κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να βασίζεται στις υφιστάμενες δομές και λειτουργίες του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων (EAFO) σε συνδυασμό με το σύστημα πληροφοριών TENtec ή, για παράδειγμα, να είναι προσβάσιμο μέσω ειδικής διαδικτυακής πύλης. Το κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης θα πρέπει να επιτρέπει στους χρήστες δεδομένων να έχουν εύκολη πρόσβαση σε δεδομένα, να συγκρίνουν τις πληροφορίες για τις τιμές και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως η προσβασιμότητα, η διαθεσιμότητα ή η δυναμικότητα ισχύος.

¹ 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).

- (70) Είναι πολύ σημαντικό όλοι οι παράγοντες του τομέα της ηλεκτροκίνησης να μπορούν να επικοινωνούν εύκολα με ψηφιακά μέσα ώστε να παρέχουν τις καλύτερες δυνατές ποιοτικές υπηρεσίες στους τελικούς χρήστες. Για αυτή τη διάδραση, οι παράγοντες της αλυσίδας αξίας πρέπει να διαθέτουν μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης. Για τον σκοπό αυτό, όλα 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. Κάθε ΟΚΚΤ θα πρέπει να συλλέγει πληροφορίες για τους κωδικούς ταυτοποίησης της ηλεκτροκίνησης που χρησιμοποιούνται ήδη στο οικείο κράτος μέλος, να εκδίδει νέους κωδικούς ταυτοποίησης της 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, και να καθιστά δυνατή την ανταλλαγή των εν λόγω κωδικών ηλεκτροκίνησης και την επαλήθευση της μοναδικότητάς τους μέσω ενός δυνητικού μελλοντικού κοινού αποθετηρίου καταχώρισης κωδικών αναγνώρισης («IDRR»). Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει τεχνικές οδηγίες για τη σύσταση αυτών των οργανισμών με βάση το αποτέλεσμα του IDACS.

- (71) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα. Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να καταρτίσουν ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Είναι σημαντικό τα πρότυπα αυτά να βασιστούν στα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ή στις διεθνείς εργασίες τυποποίησης που είναι σε εξέλιξη, ανάλογα με την περίπτωση. Για τον σκοπό αυτό, είναι σημαντικό οι ευρωπαϊκές διαδικασίες τυποποίησης για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού να προχωρήσουν ταχέως και να υποστηρίξουν την έγκαιρη τήρηση του χρονοδιαγράμματος που είναι αναγκαίο για τον σχεδιασμό, την υποβολή προσφορών και την κατασκευή των υποδομών που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού. Είναι επίσης σημαντικό να δρομολογηθούν ή να επιταχυνθούν οι διαδικασίες τυποποίησης για μια εναρμονισμένη υποδομή επαναφόρτισης σε επίπεδο Ένωσης για σταθερή και δυναμική επαναφόρτιση.
- (72) 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.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12).

- (73) 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 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.
- (74) 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.

- (75) Οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων αποτελούν έναν ταχύτατα αναπτυσσόμενο τομέα. Η έλλειψη κοινών τεχνικών προδιαγραφών λειτουργεί ως τροχοπέδη για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς στον τομέα των υποδομών των εναλλακτικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εκπονηθούν τεχνικές προδιαγραφές σε τομείς στους οποίους οι κοινές τεχνικές προδιαγραφές είναι αναγκαίες, αλλά δεν έχουν ακόμα καταρτιστεί. Συγκεκριμένα, αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει να καλύπτουν 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 στον τομέα επικοινωνίας κατά τη σύνδεση του οχήματος στο δίκτυο ηλεκτροδότησης. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη η εμφάνιση νέων τεχνολογικών συστημάτων, όπως π.χ. τα συστήματα ηλεκτρικών οδών, ιδίως η δυναμική εναέρια παροχή ενέργειας μέσω παντογράφου, η δυναμική παροχή ισχύος στο επίπεδο του εδάφους μέσω αγωγίμων σιδηροτροχιών και η επαγωγική παροχή ισχύος μέσω πηνίων στον δρόμο. Όσον αφορά την παροχή δεδομένων, είναι αναγκαίο πρόσθετα είδη δεδομένων, όπως τα δεδομένα που σχετίζονται με την ύπαρξη εγκαταστάσεων που προσφέρουν συναφείς υπηρεσίες σε τελικούς χρήστες, τα δεδομένα που σχετίζονται με τις αποδεκτές μεθόδους πληρωμής, τα δεδομένα που αφορούν τις διαθέσιμες γλώσσες στην υποδομή και τα δεδομένα που σχετίζονται με την παροχή έξυπνων και αμφίδρομων υπηρεσιών επαναφόρτισης, να προστίθενται στα δεδομένα σχετικά με την προσβάσιμη στο κοινό επαναφόρτιση.

- (76) Για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση περαιτέρω τεχνικών προδιαγραφών και για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την προσθήκη πρόσθετων τύπων δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) όσον αφορά κοινές τεχνικές απαιτήσεις για κοινή διεπαφή προγράμματος εφαρμογής, ώστε να καταστεί δυνατή η αυτοματοποιημένη και ομοιόμορφη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των διαχειριστών προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των χρηστών δεδομένων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (77) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά την κατάρτιση των διατάξεων σήμανσης, 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. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- (78) Η αγορά των εναλλακτικών καυσίμων, και ιδίως των καυσίμων μηδενικών εκπομπών, βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο ανάπτυξης και η τεχνολογία παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να επηρεάσει τη ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και, κατά συνέπεια, για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε όλους τους τομείς μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, να υποβάλει έκθεση σχετικά με την τεχνολογία και την ετοιμότητα της αγοράς για τα βαρέα οχήματα. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις πρώτες ενδείξεις των προτιμήσεων της αγοράς και να εξετάζει την τεχνολογική εξέλιξη και την ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή διενεργεί αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (79) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός θα έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετες δαπάνες προσαρμογής και διοικητικές δαπάνες, η συνολική κανονιστική επιβάρυνση για τους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να παρακολουθείται εκ του σύνεγγυς. Στο πλαίσιο αυτό, στην έκθεσή της για την αξιολόγηση της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί τον βαθμό στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι στόχοι του παρόντος κανονισμού και τον βαθμό στον οποίο έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των σχετικών τομέων. Η εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει επίσης να καλύπτει την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων πιθανών δράσεων και μέτρων που έχουν ληφθεί ή θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης κόστους στους σχετικούς τομείς.
- (80) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η διασφάλιση της δημιουργίας επαρκών υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, και ιδίως για τα οδικά οχήματα, τις αμαξοστοιχίες, τα σκάφη και τα σταθμευμένα αεροσκάφη, είναι αδύνατο να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά αντίθετα, λόγω της ανάγκης να καταστεί δυνατή η κινητικότητα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση, 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.

- (81) Επομένως, η οδηγία 2014/94/ΕΕ θα πρέπει να καταργηθεί. Οι κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί (ΕΕ) 2019/1745¹ και (ΕΕ) 2021/1444² της Επιτροπής καθορίζουν μη χρονολογημένες τεχνικές προδιαγραφές για ορισμένους τύπους υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και οι εν λόγω προδιαγραφές είναι πλέον χρονολογημένες και παρατίθενται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί θα πρέπει επίσης να καταργηθούν,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

¹ 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).

² 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 1
Αντικείμενο

1. Στον παρόντα κανονισμό καθορίζονται υποχρεωτικοί εθνικοί στόχοι που οδηγούν στην εγκατάσταση επαρκούς αριθμού υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, για οδικά οχήματα, αμαξοστοιχίες, 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 καθορίζονται επίσης κανόνες για τα αναφερόμενα στο άρθρο 14 εθνικά πλαίσια πολιτικής που πρέπει να θεσπιστούν από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων κανόνες για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε πεδία στα οποία δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι σε επίπεδο Ένωσης και 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 υποβολής εκθέσεων έχει τη μορφή δομημένης, διαφανούς και επαναλαμβανόμενης διαδικασίας που λαμβάνει χώρα μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την ολοκλήρωση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες τοπικές και περιφερειακές στρατηγικές για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, τη συνακόλουθη εφαρμογή τους και την πραγματοποίηση αντίστοιχων ενεργειών από την Επιτροπή για τη στήριξη και την ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα κράτη μέλη.

Άρθρο 2

Ορισμοί

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

- 1) «προσβασιμότητα δεδομένων»: η δυνατότητα ζήτησης και λήψης δεδομένων ανά πάσα στιγμή σε μηχαναγνώσιμη μορφή ·
- 2) «ad hoc τιμή»: η τιμή που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε τελικό χρήστη για επαναφόρτιση ή ανεφοδιασμό σε ad hoc βάση ·
- 3) «κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-M»:
 - α) όσον αφορά τους σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης: ότι βρίσκονται στο οδικό δίκτυο ΔΕΔ-M ή σε οδηγική απόσταση 3 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού ΔΕΔ-M· και
 - β) όσον αφορά τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο: ότι βρίσκονται στο οδικό δίκτυο ΔΕΔ-M ή σε οδηγική απόσταση 10 km από την πλησιέστερη έξοδο οδού ΔΕΔ-M·

- 4) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές τροφοδοσίας ισχύος που λειτουργούν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο των πηγών ορυκτού πετρελαίου στην ενέργεια που χρησιμοποιείται 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, αμαξοστοιχίες, 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, αντίστοιχα, της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001,
 - συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένης της αμμωνίας, τα οποία παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,

- γ) «μη ανανεώσιμα εναλλακτικά καύσιμα και ορυκτά καύσιμα που χρησιμοποιούνται για μεταβατική περίοδο»
- 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·
- 5) «θέση επαφής αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·
- 6) «απομακρυσμένη θέση στάθμευσης αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία δεν διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·
- 7) «αερολιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ ή αερολιμένας του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ»: αερολιμένας, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 8) «αυτόματη ταυτοποίηση»: η ταυτοποίηση οχήματος σε σημείο επαναφόρτισης μέσω του συνδετήρα επαναφόρτισης ή τηλεματικών εφαρμογών·
- 9) «διαθεσιμότητα δεδομένων»: η ύπαρξη δεδομένων σε ψηφιακή μηχαναγνώσιμη μορφή·
- 10) «ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή»: ηλεκτρικό όχημα που λειτουργεί αποκλειστικά και μόνο με ηλεκτροκινητήρα χωρίς δευτερεύον μέσο πρόωσης·

- 11) «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·
- 12) «συνδετήρας»: η φυσική διεπαφή μεταξύ του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού και του οχήματος μέσω της οποίας ανταλλάσσεται το καύσιμο ή η ηλεκτρική ενέργεια·
- 13) «εμπορική αερομεταφορά»: η εμπορική αερομεταφορά όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 24) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- 14) «πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων»: πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο αμπάρι ή στο κατάστρωμα·
- 15) «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 εν λόγω τελικού χρήστη και του εν λόγω παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·

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

- 16) «χρήστης δεδομένων»: κάθε δημόσια αρχή, οδική αρχή, διαχειριστής οδικού δικτύου, διαχειριστής σημείου επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, ερευνητικός ή μη κυβερνητικός οργανισμός, πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας, πλατφόρμα περιαγωγής ηλεκτροκίνησης, πάροχος ψηφιακών χαρτών ή κάθε άλλη οντότητα που ενδιαφέρεται να χρησιμοποιήσει δεδομένα για την παροχή πληροφοριών, τη δημιουργία υπηρεσιών ή την εκτέλεση έρευνας ή ανάλυσης σχετικά με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·
- 17) «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·
- 18) «διαχειριστής συστήματος διανομής»: «διαχειριστής συστήματος διανομής» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·
- 19) «διανομέας»: «διανομέας» όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 43 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹·
- 20) «δυναμικά δεδομένα»: δεδομένα που αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·
- 21) «σύστημα ηλεκτρικών οδών»: φυσική εγκατάσταση κατά μήκος του οδοστρώματος για τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα ενόσω το όχημα κινείται·

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων 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).

- 22) «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·
- 23) «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·
- 24) «τελικός χρήστης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αγοράζει εναλλακτικό καύσιμα για να το χρησιμοποιήσει απευθείας σε όχημα·
- 25) «περιαγωγή ηλεκτροκίνησης»: η ανταλλαγή δεδομένων και πληρωμών μεταξύ του διαχειριστή σημείου επαναφόρτισης ή σημείου ανεφοδιασμού και του παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας από τον οποίο ο τελικός χρήστης αγοράζει την υπηρεσία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού·
- 26) «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 παροχή υπηρεσιών, μεταξύ άλλων και την περιαγωγή ηλεκτροκίνησης·
- 27) «ευρωπαϊκό πρότυπο»: ένα «ευρωπαϊκό πρότυπο», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012·
- 28) «γενική αεροπορία», όλες οι λειτουργίες της πολιτικής αεροπορίας πλην των τακτικών αεροπορικών υπηρεσιών και των μη τακτικών αεροπορικών μεταφορών επ' αμοιβή ή επί μισθώσει·

- 29) «ολική χωρητικότητα»: η «ολική χωρητικότητα», όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- 30) «βαρύ όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας M₂ όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii), μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας M₃ όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii), μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας N₂ όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii) ή μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας N₃, όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
- 31) «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου άνω των 22 kW για τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα.
- 32) «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος»: το «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος», όπως ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74), το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.
- 33) «ελαφρύ όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα κατηγορίας M₁ όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) ή μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας N₁, όπως περιγράφεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
- 34) «υγροποιημένο μεθάνιο»: ΥΦΑ, υγροποιημένο βιοαέριο ή συνθετικό υγροποιημένο μεθάνιο, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων των εν λόγω καυσίμων.

¹ 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).

- 35) «κατασκευαστής»: ο «κατασκευαστής» όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 40 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 36) «πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας»: νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες έναντι αμοιβής σε τελικό χρήστη, στις οποίες περιλαμβάνεται και η πώληση υπηρεσιών επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού·
- 37) «σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου μικρότερη ή ίση των 22 kW για τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα·
- 38) «εθνικό σημείο πρόσβασης»: ψηφιακή διεπαφή που δημιουργείται από κράτος μέλος και αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης σε δεδομένα·
- 39) «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, μεταξύ άλλων εξ ονόματος και για λογαριασμό ενός παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·
- 40) «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, μεταξύ άλλων εξ ονόματος και για λογαριασμό ενός παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας·
- 41) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, όπως μεταξύ άλλων τα κρουαζιερόπλοια, τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ro-ro·

- 42) «υπηρεσία πληρωμής»: «υπηρεσία πληρωμής» όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2366 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- 43) «υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη»: ηλεκτρικό όχημα με συμβατικό κινητήρα καύσης σε συνδυασμό με ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης, το οποίο μπορεί να επαναφορτιστεί από εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ισχύος·
- 44) «ισχύς εξόδου»: η θεωρητική μέγιστη ισχύς, εκφρασμένη σε kW, που μπορεί να παρέχει ένα σημείο, σταθμός, χώρος σταθμών επαναφόρτισης ή εγκατάσταση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε οχήματα ή σκάφη που είναι συνδεδεμένα με αυτό το σημείο, αυτόν τον σταθμό, αυτόν τον χώρο σταθμών ή αυτήν την εγκατάσταση επαναφόρτισης·
- 45) «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·
- 46) «κωδικός ταχείας απόκρισης»: η κωδικοποίηση και απεικόνιση δεδομένων που είναι συμβατή με το πρότυπο ISO/IEC 18004:2015·

¹ Οδηγία (ΕΕ) 2015/2366 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με υπηρεσίες πληρωμών στην εσωτερική αγορά, την τροποποίηση των οδηγιών 2002/65/EK, 2009/110/EK, 2013/36/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2007/64/EK (ΕΕ L 337 της 23.12.2015, σ. 35).

- 47) «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 εμπορική σχέση με τον διαχειριστή του εν λόγω σημείου επαναφόρτισης που υπερβαίνει την απλή αγορά της υπηρεσίας επαναφόρτισης·
- 48) «σημείο επαναφόρτισης»: σταθερή ή κινητή, εντός ή εκτός δικτύου, διεπαφή που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικό όχημα, η οποία ενώ μπορεί να διαθέτει έναν ή περισσότερους συνδετήρες για να υποστηρίξει 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·
- 49) «σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά οχήματα»: σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης που προορίζεται για την επαναφόρτιση ελαφρών 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·
- 50) «σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα»: σημείο, σταθμός ή χώρος σταθμών επαναφόρτισης που προορίζεται για την επαναφόρτιση βαρέων 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·
- 51) «χώρος σταθμών επαναφόρτισης»: ένας ή περισσότεροι σταθμοί επαναφόρτισης σε συγκεκριμένη τοποθεσία·

- 52) «σταθμός επαναφόρτισης»: φυσική εγκατάσταση σε συγκεκριμένη τοποθεσία που αποτελείται από ένα ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης·
- 53) «υπηρεσία επαναφόρτισης»: η πώληση ή παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και συναφών υπηρεσιών, μέσω ενός προσβάσιμου στο κοινό σημείου επαναφόρτισης·
- 54) «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·
- 55) «ανεφοδιασμός σε ad hoc βάση»: η υπηρεσία επαναφόρτισης που αγοράζει ο τελικός χρήστης χωρίς να είναι απαραίτητο να εγγραφεί, να συννομολογήσει γραπτή συμφωνία ή να συνάψει σχέση με τον διαχειριστή του εν λόγω σημείου ανεφοδιασμού πέραν της απλής αγοράς της υπηρεσίας ανεφοδιασμού·
- 56) «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, μία αμαξοστοιχία, ένα σκάφος ή ένα αεροσκάφος τη φορά·
- 57) «υπηρεσία ανεφοδιασμού»: η πώληση ή παροχή οποιουδήποτε είδους υγρών ή αέριων καυσίμων μέσω ενός προσβάσιμου στο κοινό σημείου ανεφοδιασμού·
- 58) «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·

- 59) «σταθμός ανεφοδιασμού»: μεμονωμένη φυσική εγκατάσταση σε συγκεκριμένη τοποθεσία που αποτελείται από ένα ή περισσότερα σημεία ανεφοδιασμού·
- 60) «ρυθμιστική αρχή»: ρυθμιστική αρχή που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος δυνάμει του άρθρου 57 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·
- 61) «ανανεώσιμη ενέργεια»: η «ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 εδάφιο 2 σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- 62) «επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο go-go»: πλοίο που διαθέτει υποδομές για την επιβίβαση και αποβίβαση οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
- 63) «ασφαλής και προστατευμένος χώρος στάθμευσης»: χώρος στάθμευσης προσβάσιμος στους οδηγούς οι οποίοι απασχολούνται στη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, ο οποίος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό της Επιτροπής (ΕΕ) 2022/1012¹·
- 64) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας»: η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης σταθερής ή κινητής διεπαφής σε θαλασσοπλοούντα πλοία ή σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, προσδεδεμένα στην αποβάθρα·
- 65) «έξυπνη επαναφόρτιση»: διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνίας·

¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012 της Επιτροπής της 7ης Απριλίου 2022 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη θέσπιση προτύπων που καθορίζουν λεπτομερώς το επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης και τις διαδικασίες πιστοποίησής τους (ΕΕ L 170 της 28.6.2022, σ. 27).

- 66) «στατικά δεδομένα»: δεδομένα που δεν αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·
- 67) «εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ»: εκτεταμένο δίκτυο με την έννοια του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 68) «κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ»: κεντρικό δίκτυο με την έννοια του άρθρου 38 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 69) «λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ»: λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού ή του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 70) «θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού ΔΕΔ-Μ ή θαλάσσιος λιμένας του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ»: θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού ή του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 71) «διαχειριστής συστήματος μεταφοράς»: «διαχειριστής συστήματος μεταφοράς», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 35 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944·
- 72) «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 ηλεκτρικά οχήματα

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, στην επικράτειά τους, είναι εγκατεστημένοι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα με τρόπο που αναλογεί στον ρυθμό διεύδυσης των ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά και ότι 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 26], εκπληρώνονται σωρευτικά οι ακόλουθοι στόχοι για την ισχύ εξόδου:

- α) για κάθε ελαφρύ ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1,3 kW· και
- β) για κάθε ελαφρύ υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 0,80 kW·

2. Όταν το μερίδιο των ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των ελαφρών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτεια ενός κράτους μέλους φθάσει τουλάχιστον το 15 % και το κράτος μέλος αποδείξει ότι η εφαρμογή των απαιτήσεων της παραγράφου 1 δεύτερο εδάφιο έχει αρνητικές επιπτώσεις στο εν λόγω κράτος μέλος διότι 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.
3. Η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την παραλαβή αιτιολογημένου αιτήματος που υποβλήθηκε δυνάμει της παραγράφου 2, εκδίδει απόφαση όπως δικαιολογείται σε κάθε περίπτωση.
4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ελάχιστη χωροταξική κάλυψη του οδικού δικτύου της επικράτειάς τους με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα.

Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για:

- α) την εγκατάσταση κατά μήκος του κεντρικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 400 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

- ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, 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 οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, κατά μήκος τουλάχιστον του 50 % του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, 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 300 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW.
 - iii) 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.

5. Ο υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχείο β) σημείο ι) βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:
- α) για τον υπολογισμό του παρονομαστή: το συνολικό μήκος του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ εντός της επικράτειας του κράτους μέλους·
 - β) για τον υπολογισμό του αριθμητή: το σωρευτικό μήκος των τμημάτων του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 4 στοιχείο β) σημείο ι), εξαιρουμένων τυχόν τμημάτων του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο από τους εν λόγω χώρους σταθμών επαναφόρτισης που απέχουν περισσότερο από 60 km.
6. Μπορεί να αναπτυχθεί ένας ενιαίος προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και για τις δύο κατευθύνσεις μετακίνησης, υπό την προϋπόθεση ότι:
- α) ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας·
 - β) ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης έχει επαρκή σήμανση· και
 - γ) πληρούνται και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 4 όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των μεμονωμένων σημείων επαναφόρτισης.

7. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, κατά μήκος των οδών του δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 8 500 ελαφρών οχημάτων και όταν η ανάπτυξη υποδομών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ένας προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των ενιαίων σημείων επαναφόρτισης που ισχύουν για μία κατεύθυνση κυκλοφορίας, και ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και ότι έχει επαρκή σήμανση. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.

8. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, κατά μήκος των οδών του δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 8 500 ελαφρών οχημάτων και όταν η ανάπτυξη υποδομών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν, έως και κατά 50 %, τη συνολική ισχύ εξόδου ενός προσβάσιμου στο κοινό χώρου σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά οχήματα, η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί μόνο μία κατεύθυνση κυκλοφορίας και ότι πληρούνται οι λοιπές απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των ενιαίων σημείων επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.
9. Κατά παρέκκλιση από την απαίτηση σχετικά με το ανώτατο όριο απόστασης 60 km μεταξύ των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά οχήματα, το οποίο καθορίζεται στην παράγραφο 4 στοιχεία α) και β) του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μεγαλύτερη απόσταση έως και 100 km μεταξύ τέτοιων χώρων σταθμών επαναφόρτισης κατά μήκος οδών του δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 3 000 ελαφρών οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει κατάλληλη σήμανση που ενημερώνει για την απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.

10. Όταν ένα κράτος μέλος έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή περίπτωση κατά την οποία έχει κάνει χρήση παρέκκλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 7, οι απαιτήσεις της παραγράφου 4 στοιχεία α) και β), όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, θεωρείται ότι πληρούνται.
11. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 σημεία α) και β) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-M και του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-M.

Άρθρο 4

Στόχοι για τις υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης που προορίζονται για βαρέα οχήματα

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ελάχιστη χωροταξική κάλυψη της επικράτειάς τους με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα.

Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε:

- α) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τουλάχιστον σε ποσοστό 15 % του μήκους του οδικού δικτύου ΔΕΔ-M, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά 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.

- β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, τουλάχιστον σε ποσοστό 50 % του μήκους του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης:
- i) κατά μήκος του κεντρικού οδικού 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 οδικού 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·
- γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κατά μήκος του κεντρικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 3 600 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σημεία επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·
- δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κατά μήκος του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, να έχουν εγκατασταθεί προσβάσιμοι στο κοινό χώροι σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 100 km κατ' ανώτατο όριο και κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης να προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1 500 kW και να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

- ε) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης τουλάχιστον δύο προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·
- στ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον τέσσερις προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·
- ζ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε αστικό κόμβο προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα με αθροιστική ισχύ εξόδου τουλάχιστον 900 kW, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·
- η) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, να έχουν εγκατασταθεί σε κάθε αστικό κόμβο προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα με αθροιστική ισχύ εξόδου τουλάχιστον 1800 kW, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW·

2. Ο υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

- α) για τον υπολογισμό του παρονομαστή: το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ εντός της επικράτειας του κράτους μέλους·

β) για τον υπολογισμό του αριθμητή: το σωρευτικό μήκος των τμημάτων του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) ή β) αντίστοιχα, εξαιρουμένων τυχόν τμημάτων του δικτύου ΔΕΔ-Μ μεταξύ δύο από τους εν λόγω χώρους σταθμών επαναφόρτισης που απέχουν περισσότερο από 120 km.

3. Μπορεί να αναπτυχθεί ένας ενιαίος προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα κατά μήκος των οδών του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και για τις δύο κατευθύνσεις μετακίνησης, υπό την προϋπόθεση ότι

- α) ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας·
- β) ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης έχει επαρκή σήμανση· και
- γ) πληρούνται και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των μεμονωμένων σημείων.

4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κατά μήκος των οδών του δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 2 000 βαρέων οχημάτων και όταν η ανάπτυξη υποδομών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ένας προσβάσιμος στο κοινό χώρος σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τη συνολική ισχύ εξόδου του χώρου σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των μεμονωμένων σημείων επαναφόρτισης που ισχύουν για μία κατεύθυνση κυκλοφορίας, και ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης είναι εύκολα προσβάσιμος και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και ότι έχει επαρκή σήμανση. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κατά μήκος των οδών του δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 2 000 βαρέων οχημάτων και όταν η ανάπτυξη υποδομών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν, έως και κατά 50 %, τη συνολική ισχύ εξόδου ενός προσβάσιμου στο κοινό χώρου σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα, η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί μόνο μία κατεύθυνση κυκλοφορίας και ότι πληρούνται οι λοιπές απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης, τον αριθμό των σημείων επαναφόρτισης και την ισχύ εξόδου των ενιαίων σημείων επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.
6. Κατά παρέκκλιση από την απαίτηση σχετικά με το ανώτατο όριο απόστασης 60 km μεταξύ των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα, το οποίο καθορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, 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 οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει κατάλληλη σήμανση που ενημερώνει για την απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση των παρεκκλίσεων που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.

7. Όταν ένα κράτος μέλος έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή περίπτωση κατά την οποία έχει κάνει χρήση παρέκκλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 6, η απαίτηση της παραγράφου 1 στοιχείο γ), όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των χώρων σταθμών επαναφόρτισης θεωρείται ότι πληρούται.
8. Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β), γ) και δ) σχετικά με τη συνολική ισχύ εξόδου των προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα και από την απαίτηση που ορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σχετικά με τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των εν λόγω χώρων σταθμών επαναφόρτισης, η Κύπρος μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένη αίτηση για την έγκριση εφαρμογής χαμηλότερων απαιτήσεων όσον αφορά το επίπεδο συνολικής ισχύος εξόδου προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα ή για την εφαρμογή μεγαλύτερης μέγιστης απόστασης, έως 100 km, μεταξύ των εν λόγω χώρων σταθμών επαναφόρτισης, ή και των δύο, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα, εφόσον εγκριθεί, δεν εμποδίζει την κυκλοφορία βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων στο εν λόγω κράτος μέλος.

Η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την παραλαβή αιτιολογημένης αίτησης που υποβάλλεται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, εκδίδει απόφαση όπως δικαιολογείται σε κάθε περίπτωση. Κάθε άδεια που χορηγείται στην Κύπρο σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση ισχύει για τέσσερα έτη κατ' ανώτατο όριο. Σε περίπτωση που η Κύπρος επιθυμεί να παρατείνει την ισχύ της άδειας, μπορεί να υποβάλει περαιτέρω αιτιολογημένη αίτηση στην Επιτροπή πριν από τη λήξη της άδειας.

9. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία γ) και δ) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία, δίδεται ιδιαίτερη 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 οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Άρθρο 5

Υποδομές επαναφόρτισης

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

Στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που αναπτύσσονται από... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], είναι δυνατή η ad hoc χρέωση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές στα σημεία αυτά 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 ασφαλείς πράξεις πληρωμής, όπως εκείνες που παράγουν συγκεκριμένο κωδικό ταχείας απόκρισης.

Από την 1η Ιανουαρίου 2027 οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 50 kW που αναπτύσσονται στο οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ ή σε ασφαλή και ακίνδυνο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης που αναπτύχθηκαν πριν τις... [ημερομηνία εφαρμογής του άρθρου 26], πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) και β).

Ένα τερματικό ή μια συσκευή πληρωμής που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο μπορεί να εξυπηρετεί διάφορα προσβάσιμα στο κοινό 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.

2. 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, αντ' αυτού, είτε να επαναφορτίσουν το όχημά τους σε ad hoc βάση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, είτε να χρησιμοποιήσουν διαφορετική επιλογή επαναφόρτισης βάσει συμβολαίου, η οποία προσφέρεται σε αυτό το σημείο επαναφόρτισης. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης παρουσιάζουν με σαφήνεια αυτήν τη δυνατότητα στους τελικούς χρήστες και την προσφέρουν σε αυτούς με απλό τρόπο σε κάθε προσβάσιμο στο κοινό σημείο επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι και στο οποίο προσφέρουν την επιλογή της αυτόματης ταυτοποίησης.
3. 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 προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης δεν εισάγει διακρίσεις, μέσω των τιμών που χρεώνονται, μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. Ωστόσο, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται, μόνον όμως όταν η διαφοροποίηση είναι αναλογική και δικαιολογείται για αντικειμενικούς λόγους.
4. Στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου ίση ή μεγαλύτερη των 50 kW, η ad hoc τιμή που χρεώνει ο διαχειριστής βασίζεται στην τιμή ανά kWh της παρεχόμενης ηλεκτρικής ενέργειας. Επιπλέον, οι διαχειριστές των εν λόγω σημείων επαναφόρτισης μπορούν να χρεώνουν τέλος πληρότητας ως τιμή ανά λεπτό, ώστε να αποθαρρύνεται η μακρά χρήση του σημείου επαναφόρτισης.

Οι διαχειριστές προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου ίση ή μεγαλύτερη των 50 kW επιδεικνύουν στους σταθμούς επαναφόρτισης την ad hoc τιμή ανά kWh και κάθε πιθανό τέλος χρήσης εκφρασμένο σε τιμή ανά λεπτό, ώστε οι τελικοί χρήστες να γνωρίζουν τις πληροφορίες αυτές πριν από την έναρξη περιόδου επαναφόρτισης και να διευκολύνεται η σύγκριση των τιμών.

Οι διαχειριστές προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης με ισχύ εξόδου μικρότερη των 50 kW καθιστούν, στους σταθμούς επαναφόρτισης που διαχειρίζονται, σαφείς και εύκολα διαθέσιμες τις πληροφορίες σχετικά με την ad hoc τιμή, με όλες τις συνιστώσες της τιμής, ώστε οι πληροφορίες αυτές να είναι γνωστές στους τελικούς χρήστες πριν από την έναρξη περιόδου επαναφόρτισης και να διευκολύνεται η σύγκριση των τιμών. Οι εφαρμοστέες συνιστώσες της τιμής παρουσιάζονται με την ακόλουθη σειρά:

- τιμή ανά kWh·
- τιμή ανά λεπτό·
- τιμή ανά περίοδο επαναφόρτισης· και
- οποιαδήποτε άλλη συνιστώσα τιμής που ισχύει.

Το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο ισχύουν για όλα τα σημεία επαναφόρτισης που αναπτύσσονται από τις ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26].

5. 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, πριν από την έναρξη της περιόδου επαναφόρτισης της επιλογής τους, όλες τις ειδικές πληροφορίες για την εν λόγω περίοδο επαναφόρτισης, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά όλα τα επιμέρους ποσά της τιμής, συμπεριλαμβανομένων των εκάστοτε χρεώσεων της περιαγωγής ηλεκτροκίνησης και άλλων τελών ή επιβαρύνσεων που επιβάλλει ο πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας. Τα τέλη είναι λογικά, κατανοητά και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας δεν επιβάλλουν πρόσθετες χρεώσεις για τη διασυνοριακή περιαγωγή ηλεκτροκίνησης.
6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρχές τους παρακολουθούν τακτικά την αγορά υποδομών επαναφόρτισης και, ειδικότερα, ότι παρακολουθούν τη συμμόρφωση των διαχειριστών των σημείων επαναφόρτισης και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας με τις παραγράφους 3 και 5. Τα κράτη μέλη επιδιώκουν επίσης να διασφαλίσουν ότι οι αρχές τους παρακολουθούν τακτικά τις πιθανώς αθέμιτες εμπορικές πρακτικές που επηρεάζουν τους καταναλωτές.
7. Έως [έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], 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 των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι και κατασκευάστηκαν μετά τις ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26] ή ανακαινίστηκαν μετά τις ... [έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26] μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες έξυπνης επαναφόρτισης.

9. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης κατά μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στους οποίους αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων διαθέτουν κατάλληλη σήμανση που υποδεικνύει την ακριβή τοποθεσία των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.
10. Έως τις ... [ένα έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26,] 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 τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2, 7, 8 και 10.

Άρθρο 6

Στόχοι για τις υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο των οδικών οχημάτων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ανάπτυξη, 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, που έχουν σχεδιαστεί για ελάχιστη αποθηκευτική ικανότητα 1 τόνου ανά ημέρα, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με διανεμητή πίεσης τουλάχιστον 700 bar και απέχουν μεταξύ τους έως 200 km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενός τουλάχιστον προσβάσιμου στο κοινό σταθμού ανεφοδιασμού με υδρογόνο σε κάθε αστικό κόμβο. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διενεργείται ανάλυση για να προσδιοριστεί η βέλτιστη δυνατή τοποθεσία εγκατάστασης για τους εν λόγω σταθμούς ανεφοδιασμού και ότι στην ανάλυση αυτή εξετάζεται ειδικότερα η εγκατάσταση των εν λόγω σταθμών ανεφοδιασμού σε «πολυτροπικούς» κόμβους, στους οποίους θα μπορούσαν επίσης να ανεφοδιάζονται και άλλα μέσα μεταφοράς.

Τα κράτη μέλη καθορίζουν στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής μια σαφή γραμμική πορεία προς την επίτευξη των στόχων για το 2030, μαζί με έναν σαφή ενδεικτικό στόχο για το 2027, ο οποίος παρέχει επαρκή κάλυψη του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-M με σκοπό την ικανοποίηση των εξελισσόμενων απαιτήσεων της αγοράς.

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 σχεδιασμένος για να εξυπηρετεί ελαφρά και βαρέα οχήματα.

4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κατά μήκος των οδών του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία κάτω των 2 000 βαρέων οχημάτων και όταν η ανάπτυξη υποδομών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κοινωνικοοικονομική άποψη κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν έως και κατά 50 % τη δυναμικότητα ενός προσβάσιμου στο κοινό σταθμού ανεφοδιασμού με υδρογόνο, η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο αυτή όσον αφορά τη μέγιστη απόσταση μεταξύ των σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο και την πίεση του διανεμητή πίεσης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις στις οποίες έκαναν χρήση της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τις περιπτώσεις αυτές ανά διετία στο πλαίσιο των εθνικών εκθέσεων προόδου που αναφέρονται στο άρθρο 15.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν το κόστος της ανάπτυξης των υποδομών είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου:
- α) στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ· ή
 - β) σε νησιά που εμπίπτουν στον ορισμό των μικρών συνδεδεμένων συστημάτων ή των μικρών απομονωμένων συστημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/944.

Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη αιτιολογούν τις αποφάσεις τους στην Επιτροπή και καθιστούν διαθέσιμες όλες τις σχετικές πληροφορίες στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους.

Άρθρο 7

Υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο

1. Οι διαχειριστές των σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα ανεφοδιασμού σε ad hoc βάση.

Παρέχεται δυνατότητα ad hoc ανεφοδιασμού σε όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία 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 διαβάζουν κάρτες πληρωμών.

Για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο μετά τις ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο ισχύουν από την ανάπτυξή τους. Για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού πριν τις ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο ισχύουν από τις ... [έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26].

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 τις υποχρεώσεις που προβλέπονται 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 προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης δεν εισάγει διακρίσεις, μέσω των τιμών που χρεώνονται, μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. Ωστόσο, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται, μόνον όμως όταν η διαφοροποίηση δικαιολογείται για αντικειμενικούς λόγους.
3. Οι διαχειριστές προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο αναρτούν με σαφή τρόπο πληροφορίες σχετικά με την ad hoc τιμή ανά χιλιόγραμμο στους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο τους οποίους διαχειρίζονται, ώστε οι πληροφορίες αυτές να είναι γνωστές στους τελικούς χρήστες πριν από την έναρξη περιόδου ανεφοδιασμού και να διευκολύνεται η σύγκριση των τιμών.

4. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο 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 πληροφορίες για τις τιμές που αφορούν ειδικά την προβλεπόμενη περίοδο ανεφοδιασμού πριν από την έναρξή της, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά όλα τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου ανεφοδιασμού με υδρογόνο, συμπεριλαμβανομένων των εκάστοτε χρεώσεων για την περιαγωγή ηλεκτροκίνησης και άλλων τελών ή επιβαρύνσεων που εκείνος επιβάλλει.

Άρθρο 8

Υποδομές υδροποιημένου μεθανίου για οχήματα οδικών μεταφορών

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδροποιημένο μεθάνιο, τουλάχιστον στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-M, προκειμένου να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των βαρέων 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 θαλασσοπλοούντα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για θαλασσοπλοούντα επιβατηγά πλοία.

Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι έως την 31η Δεκεμβρίου 2029:

- 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 κατάπλων σε λιμένα πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από θαλασσοπλοούντα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT, υπερβαίνει τους 100, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού κατάπλων σε λιμένα θαλασσοπλοούντων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 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 κατάπλων σε λιμένα πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από θαλασσοπλοούντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία 60-60, ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT, και από θαλασσοπλοούντα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT, υπερβαίνει τους 40, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού κατάπλων σε λιμένα θαλασσοπλοούντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων 60-60 ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT και θαλασσοπλοούντων ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 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 κατάπλων σε λιμένα πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα κατά την τελευταία τριετία από θαλασσοπλοούντα επιβατηγά πλοία, ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT, πλην των θαλασσοπλοούντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων go-go και των θαλασσοπλοούντων ταχύπλων επιβατηγών σκαφών, υπερβαίνει τους 25, είναι εξοπλισμένοι για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας κάθε έτος για τουλάχιστον το 90 % του συνολικού αριθμού κατάπλων σε λιμένα θαλασσοπλοούντων επιβατηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT, πλην των θαλασσοπλοούντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων go-go και των θαλασσοπλοούντων ταχύπλων επιβατηγών σκαφών, με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε θαλάσσιου λιμένα.

2. Οι κατάπλοι σε λιμένα πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχεία α), β), γ), ε) και ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...⁺ δεν λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του συνολικού αριθμού κατάπλων σε λιμένα πλοίων με πρόσδεση στην αποβάθρα του εκάστοτε θαλάσσιου λιμένα σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
3. Αν ο θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ ή ο θαλάσσιος λιμένας του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί, ή σε εξόχως απόκεντρη περιοχή όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ ή στο έδαφος της Θέουτα και Μελίλια, που 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 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή υπάρχει 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, κατά περίπτωση.

⁺ ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

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 31η Δεκεμβρίου 2024·
- 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 31η Δεκεμβρίου 2029.

Άρθρο 11

Στόχοι για την παροχή υδροποιημένου μεθανίου εντός των θαλάσσιων λιμένων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ανάπτυξη ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με υδροποιημένο μεθάνιο στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των θαλασσοπλοούντων πλοίων σε όλο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως την 31η Δεκεμβρίου 2024. Όταν χρειάζεται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται με γειτονικά κράτη μέλη ώστε να διασφαλίσουν την επαρκή χωροταξική κάλυψη του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

2. Τα κράτη μέλη υποδεικνύουν στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού ΔΕΔ-Μ που παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη των λιμένων, τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού και την πραγματική ζήτηση της αγοράς, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, καθώς και άλλες εξελίξεις.

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 ότι η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη είναι διασφαλισμένη ως ακολούθως:
- α) έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, σε όλα τα σημεία επαφής αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για τις εμπορικές αερομεταφορές με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων·
 - β) έως την 31η Δεκεμβρίου 2029, σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν αερολιμένες του δικτύου ΔΕΔ-Μ με λιγότερες από 10 000 κινήσεις εμπορικών πτήσεων ετησίως, κατά μέσο όρο την τελευταία τριετία, από την υποχρέωση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε όλες τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

3. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε ειδικά αφιερωμένες θέσεις αποπάγωσης, θέσεις εντός καθορισμένων στρατιωτικών χώρων και θέσεις ειδικά αφιερωμένες σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας με μέγιστο βάρος απογείωσης κάτω των 5,7 τόνων.
4. 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

Σιδηροδρομικές υποδομές

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, τα κράτη μέλη αξιολογούν την ανάπτυξη τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων και συστημάτων πρόωσης για σιδηροδρομικά τμήματα που δεν μπορούν να ηλεκτροδοτηθούν πλήρως για τεχνικούς λόγους ή για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας, όπως αμαξοστοιχίες που κινούνται με υδρογόνο ή με συσσωρευτή και, κατά περίπτωση, τυχόν ανάγκες σε υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

Άρθρο 14

Εθνικά πλαίσια πολιτικής

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, κάθε κράτος μέλος καταρτίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την εγκατάσταση των σχετικών υποδομών.

2. Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και της ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στη χρήση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων από συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στη διασυνοριακή συνέχεια, και της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε νησιά και στις εξόχως απόκεντρες περιοχές·
 - β) τους εθνικούς στόχους και σκοπούς δυνάμει των άρθρων 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 και 12 για τους οποίους προβλέπονται υποχρεωτικοί εθνικοί στόχοι στον παρόντα κανονισμό·
 - γ) τις πολιτικές και τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η επίτευξη των υποχρεωτικών στόχων και σκοπών που αναφέρονται στο στοιχείο β)·
 - δ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να ενθαρρύνουν την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για δεσμευμένους στόλους, με έμφαση τόσο στους σταθμούς επαναφόρτισης και στους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο που εξυπηρετούν υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών όσο και στους σταθμούς επαναφόρτισης που εξυπηρετούν συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων·
 - ε) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να ενθαρρύνουν και διευκολύνουν την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα οχήματα σε ιδιωτικούς χώρους που δεν είναι προσβάσιμοι για το κοινό·

- στ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να προωθούν τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε αστικούς κόμβους, με έμφαση κυρίως στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης·
- ζ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να υποστηρίξουν επαρκή αριθμό προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης υψηλής ισχύος·
- η) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται και κρίνονται αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης, μεταξύ άλλων και η γεωγραφική κατανομή των σημείων αμφίδρομης φόρτισης, συμβάλλουν στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας και στη διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας·
- θ) 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 (ΕΕ) 2019/882·
- ι) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την άρση πιθανών εμποδίων που επηρεάζουν τον σχεδιασμό, την αδειοδότηση, την προμήθεια και λειτουργία των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
- ια) επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων μέτρων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δεν αφορά τις υποδομές υδροποιημένου μεθανίου και τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται από θαλασσοπλοούντα σκάφη, όπως υποδομές για το υδρογόνο, την αμμωνία, τη μεθανόλη και την ηλεκτρική ενέργεια·

- ιβ) επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων μέτρων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων, των βασικών οροσήμων και της απαιτούμενης χρηματοδότησης, για αμαξοστοιχίες που κινούνται με υδρογόνο ή συσσωρευτές στα τμήματα σιδηροδρομικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ που δεν μπορούν να ηλεκτροδοτηθούν·
- ιγ) επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων μέτρων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε αερολιμένες, εκτός από την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη, όπως για την ηλεκτρική επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό αεροσκαφών με υδρογόνο·
- ιδ) επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων μέτρων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, όπως για την ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο.

3. Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) επισκόπηση της κατάστασης, των προοπτικών και των σχεδιαζόμενων μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε θαλάσσιους λιμένες, όπως για την ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο, καθώς και σχέδιο για τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

¹ 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).

- β) εθνικούς στόχους και μέτρα για την προώθηση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων κατά μήκος των οδικών δικτύων που δεν περιλαμβάνονται στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ ή στο εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, ιδίως όσον αφορά τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης·
 - γ) μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την επικράτεια του κράτους μέλους, με ιδιαίτερη προσοχή στις αγροτικές περιοχές για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας και της εδαφικής συνοχής τους·
 - δ) μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι η πυκνότητα των προσβάσιμων στο κοινό υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε εθνικό επίπεδο λαμβάνει υπόψη την πυκνότητα του πληθυσμού·
 - ε) τους εθνικούς στόχους και σκοπούς για την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που συνδέονται με τα στοιχεία α), β), γ) και δ) για τις οποίες δεν προβλέπονται υποχρεωτικοί στόχοι στον παρόντα κανονισμό.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διαφόρων μέσων μεταφοράς που κυκλοφορούν στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους.
5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνουν υπόψη, κατά περίπτωση, τα συμφέροντα των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, ιδίως αν πρόκειται για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που εξυπηρετούν δημόσια μέσα μεταφοράς, καθώς και τα συμφέροντα των συμφεροντούχων.

6. 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 την εκπόνηση στρατηγικών χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εγκατάστασης των αντίστοιχων υποδομών στις πλωτές μεταφορές. Η Επιτροπή συνδράμει τα κράτη μέλη στη διαδικασία συνεργασίας.
7. Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων καταρτίζονται σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.
8. 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.
9. Η Επιτροπή αξιολογεί το εθνικό πλαίσιο πολιτικής και δύναται να εκδίδει συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω συστάσεις εκδίδονται το αργότερο έξι μήνες μετά την υποβολή των σχεδίων εθνικών πλαισίων πολιτικής, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Δύνανται ιδίως να αφορούν:
 - α) τον βαθμό φιλοδοξίας των στόχων και σκοπών προκειμένου να εκπληρωθούν οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στα άρθρα 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 και 13·
 - β) πολιτικές και μέτρα σχετικά με τους εθνικούς στόχους και σκοπούς.

10. 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.
11. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2025 κάθε κράτος μέλος καταρτίζει το οριστικό εθνικό σχέδιο πολιτικής του σε ευανάγνωστη και κατανοητή μορφή και το κοινοποιεί στην Επιτροπή. Τα εν λόγω οριστικά εθνικά πλαίσια πολιτικής καθίστανται διαθέσιμα στο κοινό από την Επιτροπή.

Άρθρο 15

Εθνική υποβολή εκθέσεων

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2027 και στη συνέχεια ανά δύο έτη, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή αυτοτελή εθνική έκθεση προόδου για την εφαρμογή του εθνικού του πλαισίου πολιτικής. Η έκθεση συντάσσεται σε ευανάγνωστη και κατανοητή μορφή και καθίσταται διαθέσιμη στο κοινό από την Επιτροπή.
2. Στην εθνική έκθεση προόδου περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, αναλύεται ο βαθμός επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2, καθώς και μια ένδειξη σχετικά με τα μέτρα που θα ληφθούν για την επίτευξη αυτών των σκοπών και στόχων στο μέλλον.

3. Έως τις 30 Ιουνίου 2024 και στη συνέχεια ανά τρία έτη, τα κράτη μέλη αξιολογούν 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, συμπεριλαμβανομένων όσων προσφέρουν έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση και όλων των εξόδων ισχύος, τόσο των δημόσια όσο και τα ιδιωτικά, και παρέχονται συστάσεις όσον αφορά το είδος του σημείου επαναφόρτισης, την τεχνολογία υποστήριξης και τη γεωγραφική κατανομή, ώστε να μπορούν οι χρήστες να συνδέουν ευκολότερα τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σύστημα. Στην εν λόγω αξιολόγηση προσδιορίζονται τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν προκειμένου να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διασφαλίζουν τη συνοχή του σχεδιασμού της υποδομής με τον αντίστοιχο σχεδιασμό του δικτύου. Η εν λόγω αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις όλων των συμφεροντούχων και δημοσιοποιείται. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από τη ρυθμιστική αρχή του 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 στις εθνικές εκθέσεις προόδου που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Η αξιολόγηση και τα μέτρα λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές του συστήματος στα προγράμματα ανάπτυξης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 3 και στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.

4. Με βάση τα στοιχεία που διαβιβάζουν οι διαχειριστές του συστήματος μεταφοράς και οι διαχειριστές του συστήματος διανομής, η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024, και στη συνέχεια ανά τρία έτη, κατά πόσον η αμφίδρομη φόρτιση συμβάλλει στη μείωση του κόστους για τον χρήστη και το σύστημα και την αύξηση του μεριδίου 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 σε ιδιωτικούς χώρους, και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στις εθνικές εκθέσεις προόδου που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 16

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

Έως τις ... [έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], η Επιτροπή εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και υποδείγματα σχετικά με το περιεχόμενο, τη δομή και τη μορφή των εθνικών πλαισίων πολιτικής που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 14 και το περιεχόμενο των εθνικών εκθέσεων προόδου που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1. 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 17

Επανεξέταση των εθνικών πλαισίων πολιτικής και των εθνικών εκθέσεων προόδου

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή αξιολογεί τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 11 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 14 παράγραφος 2.
2. Η Επιτροπή αξιολογεί τις εθνικές εκθέσεις προόδου που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 και απευθύνει κατά περίπτωση συστάσεις προς τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλίσει την επίτευξη των στόχων και τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
3. Το οικείο κράτος μέλος, εντός έξι μηνών από την παραλαβή των συστάσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, γνωστοποιεί στην Επιτροπή τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να εφαρμόσει τις συστάσεις. Εάν το οικείο κράτος μέλος αποφασίσει να μην εφαρμόσει τις συστάσεις ή ένα ουσιώδες μέρος αυτών, γνωστοποιεί τους λόγους στην Επιτροπή.

4. Μετά την υποβολή από το κράτος μέλος της κοινοποίησης ή των λόγων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, το οικείο κράτος μέλος εκθέτει στην επόμενη εθνική έκθεση προόδου τον τρόπο με τον οποίο εφάρμοσε τις συστάσεις.
5. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για την αξιολόγηση των εθνικών εκθέσεων προόδου ένα έτος μετά την υποβολή των εν λόγω εθνικών εκθέσεων προόδου από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1. Κατά την αξιολόγηση αυτή αξιολογείται:
- α) η πρόοδος που έχουν σημειώσει τα κράτη μέλη για την επίτευξη των στόχων και σκοπών που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των απαντήσεων των κρατών μελών στις συστάσεις της Επιτροπής σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου·
 - β) η συνοχή της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ενωσιακό επίπεδο.
6. Με βάση τα οριστικά εθνικά πλαίσια πολιτικής που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 11, τις εθνικές εκθέσεις προόδου των κρατών μελών που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 και τις εκθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1, η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμες στο κοινό 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 επαναφόρτισης και σταθμών επαναφόρτισης, αναφέροντας χωριστά τα σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά οχήματα και τα σημεία επαναφόρτισης και τους σταθμούς επαναφόρτισης για βαρέα οχήματα, και σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που προβλέπεται στο παράρτημα III·

- β) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο·
- γ) τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εντός των λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας 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 υγροποιημένο μεθάνιο στους λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·
- στ) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για μηχανοκίνητα οχήματα·
- ζ) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με CNG για μηχανοκίνητα οχήματα·
- η) τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·
- θ) τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για άλλα εναλλακτικά καύσιμα στους αερολιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·
- ι) σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 18
Παρακολούθηση προόδου

1. Έως τις 31 Μαρτίου ... [το έτος που ακολουθεί το έτος της ημερομηνίας εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], και έως την 31η Μαρτίου 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 που έχουν εγκατασταθεί και τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή και των ταξινομημένων υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη που είχαν καταχωρηθεί στην επικράτειά τους στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα III.
2. Με την επιφύλαξη της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 258 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 είναι πιθανό να μην εκπληρώσει τους εθνικούς του στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, 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:
 - α) τα διορθωτικά μέτρα που προτίθεται να εφαρμόσει για να εκπληρώσει τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων τυχόν πρόσθετων δράσεων που προτίθεται να υλοποιήσει το κράτος μέλος για την επίτευξη των εν λόγω στόχων· και

- β) σαφές χρονοδιάγραμμα για τις δράσεις που θα επιτρέψουν την αξιολόγηση της ετήσιας προόδου προς την επίτευξη των εν λόγω 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 15 με τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα και την υποβάλλει στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις συστάσεις της, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα και τις πρόσθετες ενέργειες του οικείου κράτους μέλους.

Άρθρο 19

Πληροφόρηση χρηστών

1. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους σχετικές, συνεπείς και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα που διατίθενται στην αγορά και τα οποία μπορούν να επαναφορτίζονται ή να ανεφοδιάζονται τακτικά.

Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται:

- α) στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων και στα μηχανοκίνητα οχήματα, από τους κατασκευαστές, όταν τα οχήματα αυτά διατίθενται στην αγορά·
- β) σε σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού από διαχειριστές σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης· και
- γ) στις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων οχημάτων, από τους διανομείς.

2. Το κατά πόσον τα οχήματα και οι υποδομές ή τα καύσιμα και τα οχήματα που καλύπτονται από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι συμβατά καθορίζεται σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στα σημεία 10.1 και 10.2 του παραρτήματος II.

Αν αυτά τα τεχνικά πρότυπα περιλαμβάνουν γραφική παράσταση, η οποία περιέχει και χρωματικό κώδικα, η γραφική παράσταση είναι απλή και εύκολα κατανοητή.

Η γραφική αυτή παράσταση τοποθετείται με ευδιάκριτο τρόπο:

- 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 τον κατασκευαστή 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 οι εκάστοτε συγκριτικές τιμές ανά μονάδα, κατά περίπτωση και ιδίως για το υδρογόνο, 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 10.3 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 σχετικά πρότυπα, αν οι διατάξεις για τη σήμανση δεν περιλαμβάνουν γραφικές παραστάσεις, ούτε χρωματικούς κώδικες, ή αν οι διατάξεις για τη σήμανση δεν είναι πρόσφορες για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται, για τους σκοπούς της ενιαίας εφαρμογής των παραγράφων 1 και 2, να αναθέσει στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσουν προδιαγραφές για τη σήμανση,

Βάσει των προδιαγραφών για τη σήμανση που έχουν καταρτίσει οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης δυνάμει της ανάθεσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, προσδιορίζοντας τη γραφική παράσταση και τον περιεχόμενο σε αυτήν χρωματικό κώδικα συμβατότητας για καύσιμα που διατίθενται στην ενωσιακή αγορά και καταλαμβάνουν μερίδιο 1 % του συνολικού όγκου πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.

5. Όταν επικαιροποιούνται οι διατάξεις των αντίστοιχων ευρωπαϊκών προτύπων σχετικά με τη σήμανση ή αναπτύσσονται νέα ευρωπαϊκά πρότυπα για τα εναλλακτικά καύσιμα, οι αντίστοιχες απαιτήσεις σήμανσης εφαρμόζονται σε όλα τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού το αργότερο 24 μήνες μετά την έκδοση της αντίστοιχης εκτελεστικής πράξης και σε όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα που διατίθενται στην αγορά από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει η αντίστοιχη εκτελεστική πράξη.

Άρθρο 20
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 έως τις ... [ένα έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26].
2. Έως τις ... [ένα έτος μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26], οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα ή, με βάση τις μεταξύ τους συμφωνίες, 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 του σταθμού 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 διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης,
 - ii) είδος συνδετήρα,
 - iii) είδος ρεύματος (εναλλασσόμενο/συνεχές ρεύμα),
 - iv) μέγιστη ισχύς εξόδου (kW) του σταθμού επαναφόρτισης,
 - v) μέγιστη ισχύς εξόδου (kW) του σημείου επαναφόρτισης,
 - vi) συμβατότητα τύπου οχήματος·
- 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,
 - iv) η παρεχόμενη ηλεκτρική ενέργεια είναι 100 % ανανεώσιμη (ναι/όχι).

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. Κάθε διαχειριστής προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, ή, σύμφωνα με τις μεταξύ τους συμφωνίες, ο ιδιοκτήτης των εν λόγω σημείων, δημιουργεί διασύνδεση προγράμματος εφαρμογής (API) που παρέχει δωρεάν και απεριόριστη πρόσβαση στα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, και υποβάλλει πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω API στο εθνικό σημείο πρόσβασης.

Οι API κάθε διαχειριστή σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ή, σύμφωνα με τις μεταξύ τους συμφωνίες, οι API του ιδιοκτήτη των εν λόγω σημείων, συμμορφώνονται με τις κοινές τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται από την Επιτροπή στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6, ώστε να καθίσταται δυνατή η αυτοματοποιημένη και ομοιόμορφη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των διαχειριστών προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και των χρηστών δεδομένων.

4. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου καθίστανται προσβάσιμα σε όλους τους χρήστες δεδομένων με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης που διαθέτουν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670 και σύμφωνα με τις πρόσθετες συμπληρωματικές προδιαγραφές που μπορούν να θεσπιστούν σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου. Όταν τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν δεδομένα στο πλαίσιο των εθνικών σημείων πρόσβασής τους, μπορούν να παρέχουν τα δεδομένα αυτά σε κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης μέσω API.

5. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή θεσπίζει κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης που θα λειτουργεί ως πύλη δεδομένων που διευκολύνει την πρόσβαση στα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 από τα διάφορα εθνικά σημεία πρόσβασης. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης είναι εύκολα προσβάσιμο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλους τους χρήστες, για παράδειγμα με τη δημιουργία μιας ειδικής διαδικτυακής πύλης.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 22 προκειμένου να:
- α) τροποποιήσει την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ώστε να συμπεριλάβει πρόσθετους τύπους δεδομένων σχετικά με προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και σημεία ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα ή υπηρεσίες που συνδέονται εγγενώς με τέτοιες υποδομές τα οποία οι διαχειριστές των εν λόγω υποδομών παρέχουν ή αναθέτουν σε εξωτερικούς φορείς ενόψει των τεχνολογικών εξελίξεων ή νέων υπηρεσιών που καθίστανται διαθέσιμες στην αγορά· και
 - β) συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό με τον καθορισμό κοινών τεχνικών απαιτήσεων για κοινή διεπαφή προγράμματος εφαρμογής, ώστε να καταστεί δυνατή η αυτοματοποιημένη και ομοιόμορφη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των διαχειριστών προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και σημείων ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και των χρηστών δεδομένων.

7. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:

- α) 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 του παρόντος άρθρου και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει της παραγράφου 6 του παρόντος άρθρου·
- β) αναλυτικές διαδικασίες για τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα δεδομένων που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις ισχύουν με την επιφύλαξη της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτής.

8. Οι κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 6 και 7 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.

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

Άρθρο 21

Κοινές τεχνικές προδιαγραφές

1. Ισχύουν οι τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα II.
2. 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.
3. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 22 προκειμένου:
 - α) να τροποποιήσει το Παράρτημα II θεσπίζοντας τις τεχνικές προδιαγραφές 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· και
 - β) χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο 12 μήνες μετά την έγκριση των σχετικών προτύπων, να τροποποιήσει το παράρτημα II, επικαιροποιώντας τις παραπομπές στα πρότυπα που αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές του εν λόγω παραρτήματος.
4. Όταν οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 εφαρμόζονται σε υφιστάμενες υποδομές, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται σε ανάλυση κόστους-οφέλους που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μαζί με τις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

5. Όταν τα ευρωπαϊκά πρότυπα που καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές ενός καυσίμου καταρτίζονται μετά την έκδοση από την Επιτροπή εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, και περιλαμβάνουν διατάξεις που απαιτούν σήμανση για την ένδειξη της συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα και αναφορά σε γραφική παράσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων χρωματικής κωδικοποίησης, οι τροποποιήσεις του παραρτήματος II που εγκρίνονται με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνουν ένδειξη σχετικά με το ποια από τα εν λόγω πρότυπα ή εκτελεστικές πράξεις πρέπει να εφαρμόζονται και, κατά περίπτωση, καταργούν τις σχετικές εκτελεστικές πράξεις.
6. Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος II που εγκρίνονται με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 περιλαμβάνουν εύλογες μεταβατικές περιόδους για οποιεσδήποτε τεχνικές προδιαγραφές εισάγουν ή τροποποιούν οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, κατά τη διάρκεια των οποίων δεν είναι δεσμευτικές όσον αφορά τη σχετική υποδομή.

Άρθρο 22

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 20 και 21 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος που αναφέρεται στο άρθρο 26]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου- των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται 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 20 και 21 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 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 23

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 24

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την τεχνολογική ωριμότητα και την ετοιμότητα της αγοράς ειδικά για τα βαρέα οχήματα. Η έκθεση αυτή λαμβάνει υπόψη τις πρώτες ενδείξεις των προτιμήσεων της αγοράς. Λαμβάνει επίσης υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών που έχουν επιτευχθεί έως την εν λόγω ημερομηνία, καθώς και τις εξελίξεις που αναμένονται βραχυπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα και τις τεχνολογίες επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως τα πρότυπα επαναφόρτισης υψηλής ισχύος και τα ηλεκτρικά οδικά συστήματα, και τη χρήση υγρού υδρογόνου.

Όσον αφορά τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο, η Επιτροπή αξιολογεί περαιτέρω τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 υπό το πρίσμα των τεχνολογικών εξελίξεων και των εξελίξεων στην αγορά, της ανάγκης καθορισμού υψηλότερης δυναμικότητας για τους εν λόγω σταθμούς, της ανάγκης καθορισμού στόχων για τις υποδομές ανεφοδιασμού με υγρό υδρογόνο, καθώς και της ημερομηνίας για την επέκταση των απαιτήσεων σχετικά με την ανάπτυξη σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο στο εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-M.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, και στη συνέχεια κάθε πέντε έτη, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό.

Κατά την επανεξέτασή της, η Επιτροπή αξιολογεί ιδίως τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) κατά πόσον τα κατώτατα όρια κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 6 και 7, στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5 και στο άρθρο 6 παράγραφος 4 εξακολουθούν να είναι συναφή δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης του μεριδίου των υδρογονοκίνητων οχημάτων ή των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σε σύγκριση με τον συνολικό στόλο των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση·
- β) κατά πόσον τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 εξακολουθούν να είναι κατάλληλα·
- γ) τη λειτουργία του μηχανισμού τιμολόγησης για τους προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης και κατά πόσον οι συνιστώσες τιμολόγησης που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 παρέχουν στους καταναλωτές σαφείς και επαρκείς πληροφορίες·
- δ) την πιθανή μείωση του ορίου ολικής χωρητικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 9, καθώς και πιθανή επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε άλλους τύπους πλοίων κατόπιν σχετικών προσαρμογών σε άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης·

- ε) την τρέχουσα κατάσταση και τη μελλοντική ανάπτυξη της αγοράς υδρογόνου και αεροσκαφών με ηλεκτρική πρόωση·
- στ) τις επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά το δυναμικό και το μέγεθος της διαρροής άνθρακα.

Στο πλαίσιο της επανεξέτασης αυτής, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τον βαθμό στον οποίο η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έχει επιτύχει τους στόχους του και τον βαθμό στον οποίο έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των σχετικών τομέων που καλύπτονται από αυτόν. Η εν λόγω επανεξέταση καλύπτει επίσης την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης και προσδιορίζει τυχόν διατάξεις που θα μπορούσαν να επικαιροποιηθούν και να απλοποιηθούν, καθώς και δράσεις και μέτρα που έχουν ληφθεί ή θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης κόστους στους σχετικούς τομείς. Στο πλαίσιο της ανάλυσης της Επιτροπής σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, η επανεξέταση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της επιβάρυνσης που επιβάλλει ο παρών κανονισμός στις επιχειρήσεις.

3. Η Επιτροπή εξετάζει, κατά περίπτωση, το ενδεχόμενο να συνοδεύσει την εν λόγω επανεξέταση με πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, λαμβάνοντας υπόψη την έκβαση της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 25

Κατάργηση

1. Η οδηγία 2014/94/ΕΕ και οι κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί (ΕΕ) 2019/1745 και (ΕΕ) 2021/1444 καταργούνται με ισχύ από τις ... [ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 26].
2. Οι αναφορές στην οδηγία 2014/94/ΕΕ λογίζονται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοίχισης στο παράρτημα IV.

Άρθρο 26
Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από τις ... [έξι μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Υποβολή εκθέσεων

Η εθνική έκθεση προόδου που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 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 οχήματα χωριστά για τα ηλεκτρικά ελαφρά οχήματα με συσσωρευτή, τα υβριδικά ελαφρά οχήματα με ρευματολήπτη και τα ελαφρά υδρογονοκίνητα οχήματα·
- βαρέα οχήματα, χωριστά για τα ηλεκτρικά βαρέα οχήματα με συσσωρευτή και τα υδρογονοκίνητα βαρέα οχήματα·

β) στόχοι για την 31η Δεκεμβρίου των ετών 2025, 2027, 2030 και 2035 για τα εξής:

- υποδομές επαναφόρτισης που προορίζονται για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα: αριθμός σταθμών επαναφόρτισης και ισχύς εξόδου (ταξινόμηση των σταθμών επαναφόρτισης σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ)·
- κατά περίπτωση, ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίοι δεν είναι δημοσίως προσβάσιμοι·

- υποδομές επαναφόρτισης που προορίζονται για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα: αριθμός σταθμών επαναφόρτισης και ισχύς εξόδου·
- κατά περίπτωση, ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίοι δεν είναι δημοσίως προσβάσιμοι·
- σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο: αριθμός και χωρητικότητα των σταθμών ανεφοδιασμού και συνδετήρας που παρέχεται·
- σταθμοί ανεφοδιασμού για υγροποιημένο μεθάνιο στο οδικό δίκτυο: αριθμός και χωρητικότητα των σταθμών ανεφοδιασμού·
- σημεία ανεφοδιασμού για 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 δικτύου ΔΕΔ-Μ ή αερολιμένα 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 εθνικών 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 σχετικά είδη μεταφορών, ιδίως για τους σταθμούς 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 καυσίμευση (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 σε αστικούς κόμβους·

4. επανεξέταση των περιπτώσεων στις οποίες τα κράτη μέλη έχουν κάνει χρήση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 6, 7 και 8, στο άρθρο 4 παράγραφοι 6, 7 και 8 και στο άρθρο 6 παράγραφος 4·
5. 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 επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού·
6. 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 δημοσίων 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·

7. 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·
8. έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη και επίδειξη (ETA&E): ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός που διατίθεται για τη στήριξη της ETA&E εναλλακτικών καυσίμων.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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.
- 1.2. Σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα:
 - τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης «Combo 2», όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN 62196-3:2014.
 - 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 συνδετήρες του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης «Combo 2», όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN 62196-3:2014.

1.3. 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 πρότυπο IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (για φόρτιση τρόπου 1 ή τρόπου 2).

1.4. Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά λεωφορεία:

- τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά λεωφορεία είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με συνδετήρες τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2:2017·
- τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά λεωφορεία είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με συνδετήρες του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης «Combo 2», όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN 62196-3:2014.

- 1.5. 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 ηλεκτρικών οχημάτων (φόρτιση συνεχούς ρεύματος).
- 1.7. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων.
- 1.8. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση βαρέων ηλεκτρικών οχημάτων.
- 1.9. Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική δυναμική ασύρματη επαναφόρτιση επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων.

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

2. Τεχνικές προδιαγραφές για την επικοινωνία στον τομέα 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 τα οχήματα οδικών μεταφορών.
 - 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 σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με υδρογόνο συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο πρότυπο EN 17124: 2022. Οι μέθοδοι για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την ποιότητα υδρογόνου περιγράφονται επίσης στο πρότυπο.

- 3.3. Ο αλγόριθμος εφοδιασμού συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 17127:2020.
- 3.4. Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία πιστοποίησης που συμμορφώνεται 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.
4. Τεχνικές προδιαγραφές μεθανίου για τις οδικές μεταφορές.
- 4.1. 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.
- 4.2. Η κατατομή του συνδετήρα συμμορφώνεται με τον κανονισμό αριθ. 110 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, που αναφέρεται στα μέρη I και II του προτύπου EN ISO 14469:2017.

- 4.3. 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».
5. Τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
- 5.1. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλασσοπλούντα 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.
- 5.2. Τα βύσματα, οι ρευματολήπτες και οι ζευκτήρες πλοίων για υψηλής τάσης σύνδεση με το επίγειο δίκτυο πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου IEC 62613-1:2019.
- 5.3. 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.
- 5.4. Τεχνικές προδιαγραφές για τα χερσαία σημεία επαναφόρτισης συσσωρευτών θαλάσσιων σκαφών, με διασυνδεσιμότητα και διαλειτουργικότητα του συστήματος για θαλάσσια σκάφη.

- 5.5. Τεχνικές προδιαγραφές για τα χερσαία σημεία επαναφόρτισης συσσωρευτών σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, με διασυνδεσιμότητα και διαλειτουργικότητα του συστήματος για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 5.6. Τεχνικές προδιαγραφές για τις διεπαφές επικοινωνίας δικτύου από σκάφος προς λιμένα στον τομέα της αυτοματοποιημένης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς (OPS) και τα συστήματα επαναφόρτισης συσσωρευτών για θαλάσσια σκάφη.
- 5.7. Τεχνικές προδιαγραφές για τις διεπαφές επικοινωνίας δικτύου από σκάφος προς λιμένα στον τομέα της αυτοματοποιημένης από ξηράς παροχής ενέργειας (OPS) και τα συστήματα επαναφόρτισης συσσωρευτών για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 5.8. Εάν είναι τεχνικά εφικτό, τεχνικές προδιαγραφές για την αντικατάσταση και την επαναφόρτιση συσσωρευτών σε χερσαίους σταθμούς για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
6. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με υδρογόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
- 6.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση (bunkering) με αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για θαλάσσια υδρογονοκίνητα σκάφη.
- 6.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για υδρογονοκίνητα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 6.3. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με υγροποιημένο υδρογόνο για θαλάσσια υδρογονοκίνητα σκάφη.
- 6.4. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με υγροποιημένο υδρογόνο για υδρογονοκίνητα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

7. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με μεθανόλη για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
 - 7.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με μεθανόλη για θαλάσσια σκάφη που κινούνται με μεθανόλη.
 - 7.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με μεθανόλη για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που κινούνται με μεθανόλη.
8. Τεχνικές προδιαγραφές για την καυσίμευση με αμμωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
 - 8.1. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με αμμωνία για θαλάσσια σκάφη που κινούνται με αμμωνία.
 - 8.2. Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού και για την καυσίμευση με αμμωνία για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που κινούνται με αμμωνία.
9. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.
 - 9.1. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο μεθάνιο για θαλασσοπλοούντα 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.

- 9.2. 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.
10. Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την σήμανση των καυσίμων
- 10.1. Η σήμανση «Καύσιμα - Αναγνωριστικά της συμβατότητας καυσίμων με οχήματα - Γραφικά σύμβολα για την πληροφόρηση των καταναλωτών» συμμορφώνεται με το πρότυπο EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. Η σήμανση «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.
- 10.3. Η κοινή μεθοδολογία σύγκρισης της τιμής ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων, η οποία καθορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/732 της Επιτροπής¹.
- 10.4. Τεχνικές προδιαγραφές για σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού με υδρογόνο για σιδηροδρομικές μεταφορές.
-

¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/732 της Επιτροπής, της 17ης Μαΐου 2018, σχετικά με κοινή μεθοδολογία σύγκρισης της τιμής ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 123 της 18.5.2018, σ. 85)).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

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 M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ και $N_{2/3}$
 - υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, χωριστά για τις κατηγορίες M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ και $N_{2/3}$.

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	$P < 7,4 \text{ kW}$	Σημείο φόρτισης 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 φόρτισης υψηλής ισχύος
Κατηγορία 2 (συνεχούς ρεύματος)	Σημείο αργής επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος	$P < 50 \text{ kW}$	
	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 πρέπει να αναφέρεται για καθεμία από τις κατηγορίες του σημείου 2·
 - συνολική συγκεντρωτική ισχύς εξόδου των σταθμών επαναφόρτισης.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Πίνακας αντιστοιχίας

Οδηγία 2014/94/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 14
Άρθρο 4	Άρθρα 3, 4, 5, 9 και 10
Άρθρο 5	Άρθρο 6
-	Άρθρο 7
Άρθρο 6	Άρθρα 8 και 11
-	Άρθρο 12
-	Άρθρο 13
Άρθρο 7	Άρθρο 19
Άρθρο 8	Άρθρο 22
Άρθρο 9	Άρθρο 23
Άρθρο 10	Άρθρα 15, 16 και 24
-	Άρθρο 17
-	Άρθρο 18
-	Άρθρο 20
-	Άρθρο 21
	Άρθρο 25
Άρθρο 11	-
Άρθρο 12	Άρθρο 26
Άρθρο 13	-
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	Παράρτημα II
-	Παράρτημα III