



Βρυξέλλες, 19 Νοεμβρίου 2021  
(OR. en)

13896/21

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2021/0223(COD)

---

---

TRANS 673  
CLIMA 373  
ECOFIN 1090  
AVIATION 282  
MAR 212  
ENV 875  
ENER 494  
CODEC 1473  
IND 347  
COMPET 818

## ΕΚΘΕΣΗ

---

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

---

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 12495/21 + REV1

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

---

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
- Έκθεση προόδου / Συζήτηση προσανατολισμού

---

*Η Προεδρία έχει προγραμματίσει την παρουσίαση έκθεσης προόδου και την πραγματοποίηση συζήτησης προσανατολισμού στο Συμβούλιο ΜΤΕ (Μεταφορές) της 9ης Δεκεμβρίου 2021 σχετικά με την ανωτέρω πρόταση. Θέλοντας να ενημερώσει τους υπουργούς σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα και να πλαισιώσει τη συζήτηση για τα επόμενα βήματα, η Προεδρία συντάζει έκθεση προόδου (Παράρτημα Ι) και ερωτήσεις για τη συζήτηση προσανατολισμού (Παράρτημα ΙΙ).*

*Η Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/το Συμβούλιο καλούνται να σημειώσουν την έκθεση προόδου που παρατίθεται στο Παράρτημα Ι. Το Συμβούλιο καλείται να εξετάσει τα θέματα που εκτίθενται στο Παράρτημα ΙΙ.*

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στις 14 Ιουλίου 2021, η οποία εντάσσεται στη δέσμη «Fit for 55»<sup>1</sup> που έχει ως στόχο οι πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα, την ενέργεια, τη χρήση της γης, τις μεταφορές και τη φορολογία να είναι προσαρμοσμένες για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για καθαρή εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Στόχος της δέσμης «Fit for 55» είναι η επίτευξη των στόχων που έχουν συμφωνηθεί στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα<sup>2</sup>, ώστε να μετασχηματιστούν ριζικά η οικονομία και η κοινωνία για ένα δικαιότερο, πιο οικολογικό και πιο ευημερούν μέλλον. Η μείωση των εκπομπών την επόμενη δεκαετία έχει καθοριστική σημασία, προκειμένου η Ευρώπη να καταστεί η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο έως το 2050 και να υλοποιηθεί η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Για να επιτευχθεί ο στόχος να τεθεί η ΕΕ σε πορεία κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 θα απαιτηθεί μείωση των εκπομπών στις μεταφορές κατά περίπου 90 %. Η ανωτέρω πρόταση εκτιμάται ότι θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο σε αυτόν τον μετασχηματισμό, δεδομένου ότι κύριος στόχος της είναι να υποστηρίξει την ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση στους τομείς των οδικών, των αεροπορικών και των πλωτών μεταφορών.

Η παρούσα πρόταση έχει τριπλό στόχο:

- (i) διασφάλιση της ύπαρξης ικανού δικτύου υποδομών για την (επανα)φόρτιση ή τον (αν)εφοδιασμό οδικών οχημάτων ή σκαφών με εναλλακτικά καύσιμα·
- (ii) παροχή εναλλακτικών στη χρήση κινητήρων (που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα) σε ελλειμενισμένα σκάφη ή σταθμευμένα αεροσκάφη και
- (iii) εξασφάλιση πλήρους διαλειτουργικότητας των υποδομών και φιλικότητάς τους προς τον χρήστη.

---

<sup>1</sup> Η δέσμη αποτελείται από δώδεκα προτάσεις της Επιτροπής στους τομείς της ενέργειας, του περιβάλλοντος, της φορολογίας, του εμπορίου και των μεταφορών· πρόσθετες προτάσεις στον τομέα της ενεργειακής πολιτικής αναμένεται να υποβληθούν πριν από το τέλος του έτους. Τρεις από τις νομοθετικές προτάσεις συνδέονται άμεσα με τις πολιτικές μεταφορών: η ανωτέρω πρόταση, η «ReFuel Aviation» και η «FuelEU Maritime».

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021).

Η ανωτέρω πρόταση διασυνδέεται με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55». Ειδικότερα, η πρόταση συνδέεται στενά με την πρόταση για αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών και με την πρόταση για αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, η οποία προβλέπεται για το 2022. Ο ρυθμός ανάπτυξης των χώρων σταθμών (επανα)φόρτισης και των σταθμών (αν)εφοδιασμού, καθώς και η διαλειτουργικότητα και φιλικότητά τους προς τον χρήστη θα επηρεάσουν τη χρήση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Εκ παραλλήλου, η AFIR συνδέεται με την πρόταση «FuelEU maritime», όμως αφορά και τη μείωση των εκπομπών στην αεροπορία. Επιπλέον η πρόταση ορίζει τα εναλλακτικά καύσιμα, εναρμονιζόμενη με τις διατάξεις της πρότασης για την αναθεώρηση της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

## **II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ**

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) αρμόδια για την πρόταση αυτή και εισηγητή τον κ. Ismail Ertug (ΓΕ, S&D).

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Επιτροπή των Περιφερειών δεν έχουν γνωμοδοτήσει μέχρι στιγμής.

## **III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ**

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας η ανωτέρω πρόταση εξετάστηκε σε πολυάριθμες συνεδριάσεις της Ομάδας «Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα». Μέχρι στιγμής δεκατέσσερις συνεδριάσεις έχουν αφιερωθεί αποκλειστικά ή εν μέρει στην εξέταση της εκτίμησης επιπτώσεων, στην κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης και στην εξέταση και τη συζήτηση ενοποιημένου συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας<sup>3</sup>.

Επιπλέον, η πρόταση AFIR εξετάστηκε στο πλαίσιο της γενικότερης ανταλλαγής απόψεων σχετικά με τους τρεις φακέλους της δέσμης «Fit for 55» που σχετίζονται με τις μεταφορές, η οποία πραγματοποιήθηκε στη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 12 Νοεμβρίου 2021.

Το θέμα των υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα συζητήθηκε και στην άτυπη υπουργική σύνοδο στη Σλοβενία τον Σεπτέμβριο του 2021.

---

<sup>3</sup> ST 12495/21

Η σλοβενική Προεδρία συνέταξε επίσης έκθεση (ST 13977/21) με στόχο να δώσει μια συνολική εικόνα των εξελίξεων και της προόδου που έχουν σημειωθεί όχι μόνο όσον αφορά την πρόταση αυτή, αλλά συνολικά τη δέσμη «Fit for 55». Η έκθεση επικεντρώνεται σε οριζόντιες πτυχές της δέσμης - όπως οι διασυνδέσεις μεταξύ των προτάσεων - και στα κύρια ζητήματα που τέθηκαν στις μέχρι τώρα συζητήσεις. Η έκθεση διανεμήθηκε ως έγγραφο αναφοράς σε όλες τις συνθέσεις του Συμβουλίου που είναι αρμόδιες για τις διάφορες προτάσεις της δέσμης.

#### **IV. ΚΥΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΣ**

Η συζήτηση κατέδειξε ότι υπάρχει ευρεία στήριξη των στόχων και της βασικής προσέγγισης της πρότασης. Ανέδειξε όμως και την πολυπλοκότητα της πρότασης, λόγω των τεχνικών πτυχών της και των διαφορετικών πολιτικών θεωρήσεων και εξαιτίας του γεγονότος ότι ορισμένες πτυχές βασίζονται σε μελλοντικές εξελίξεις που δεν είναι πάντα εύκολο να προβλεφθούν εν πάση λεπτομέρεια, όπως για παράδειγμα ο ορισμός των αστικών κόμβων στην αναμενόμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Ως εκ τούτου, απαιτείται περισσότερος χρόνος για την ορθή εξέτασή της.

Από την εξέταση της πρότασης προέκυψε ότι είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι χρήστες, πριν αποφασίσουν να αγοράσουν και να χρησιμοποιούν οχήματα ή σκάφη που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, έχουν τη βεβαιότητα ότι υπάρχουν και είναι διαθέσιμες επαρκείς υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα. Η ανάπτυξη υποδομών (επανα)φόρτισης και (αν)εφοδιασμού πρέπει να επιταχυνθεί, ώστε να συμβαδίζει με την αναμενόμενη ταχύτητα στις πωλήσεις τέτοιων οχημάτων και σκαφών, διαφορετικά δεν θα είναι εμπορεύσιμα και η υιοθέτησή τους από το κοινό θα επιβραδυνθεί. Εξίσου σημαντικό είναι να έχουν προβλεφθεί εναλλακτικές δυνατότητες καθαρών καυσίμων για τα ελλιμενισμένα σκάφη που κινούνται με ορυκτά καύσιμα και για τα αεροσκάφη εμπορικής χρήσης που είναι σταθμευμένα σε πύλες ή σε οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης.

Από την εξέταση προκύπτει επίσης ότι απαιτείται περισσότερος χρόνος για να αναλυθούν διεξοδικά οι λεπτομέρειες της πρότασης με βάση τις μελέτες τεκμηρίωσης, που όμως δεν έχουν ακόμη όλες δημοσιοποιηθεί. Επιπλέον, απαιτείται περισσότερη μελέτη για να συντονιστούν επακριβώς οι τεχνικές απαιτήσεις και να αποκρυσταλλωθούν οι απόψεις για την ανάπτυξη μελλοντικών προτύπων, κυρίως όσον αφορά την καλύτερη κατανόηση των μελλοντικών εξελίξεων στην αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Έχουν γίνει συζητήσεις για τις διαφορετικές δυνατότητες περί ad-hoc πληρωμών και περιαγωγών. Η ad-hoc πληρωμή θεωρείται σημαντική λειτουργία που θα πρέπει να είναι διαθέσιμη στα σημεία επαναφόρτισης και θα μπορούσε να συμπληρώνει τις πληρωμές βάσει συμβάσεων για την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές.

Τα κράτη μέλη κατανοούν τη σημασία της παρακολούθησης των εξελίξεων τόσο στις υπάρχουσες όσο και στις μελλοντικές τεχνολογίες. Αυτό είναι σημαντικό και ενόψει της απόφασης σχετικά με το πότε και πώς θα πρέπει να επικαιροποιηθεί η νομοθεσία, συναρτήσει των εξελίξεων στην αγορά και των τεχνολογικών καινοτομιών. Σημαντικό επίσης είναι να βρεθεί ισορροπία μεταξύ του επιπέδου λεπτομέρειας των εν λόγω εθνικών πλαισίων πολιτικής και της συχνότητας των επικαιροποιήσεών τους.

## V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τις εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα, η Προεδρία αντλεί τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Τα κράτη μέλη γενικά συμφωνούν με τους στόχους της πρότασης.
2. Ωστόσο, συγκεκριμένες πτυχές απαιτούν περαιτέρω επεξεργασία και μελέτη:
  - ιδιαίτερες περιστάσεις στα κράτη μέλη, που σχετίζονται με την πυκνότητα της κυκλοφορίας και τη γεωγραφική κάλυψη·
  - το επίπεδο φιλοδοξιών για καθέναν από τους τρόπους μεταφοράς και τους διάφορους τομείς τους·
  - απαιτήσεις για υπηρεσίες πληρωμών, τόσο για την επαναφόρτιση όσο και για τον ανεφοδιασμό οχημάτων οδικών μεταφορών·
  - τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και ο τρόπος με τον οποίο θα διασφαλίζεται η προστιθέμενη αξία της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα εν λόγω σχέδια·
3. Αν και η Προεδρία θεωρεί ότι το πρώτο συμβιβαστικό κείμενο αποτελεί σημαντικό βήμα, πρέπει να συνεχιστούν οι εργασίες μέχρις ότου σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος όσον αφορά την πρόταση αυτή.

Με βάση τα ανωτέρω, καλούνται η Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο να σημειώσουν την παρούσα έκθεση προόδου σχετικά με την προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η πρόταση και η σχετική εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν διεξοδικά στο επίπεδο της Ομάδας «Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα». Από την όλη συζήτηση συνάγεται ότι τα κράτη μέλη προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία σε αυτή την πρόταση. Ωστόσο, ο εξαιρετικά τεχνικός χαρακτήρας της, η πολιτική πολυπλοκότητα ορισμένων διατάξεων και οι διαφορετικές συνθήκες και εξελίξεις στην αγορά επιβάλλουν ιδιαίτερη προσοχή και απαιτούν περαιτέρω εξέταση.

Εξετάζοντας μία από τις προκλήσεις της πρότασης, τα κράτη μέλη καλούνται να ανταλλάξουν απόψεις, κυρίως αλλά όχι μόνο, σχετικά με τα ακόλουθα:

- Πώς βλέπουν τη σταδιακή είσοδο και διείσδυση στην αγορά του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα;
- Πώς σκοπεύουν να παρακολουθούν την πρόοδο που καταγράφεται στην υλοποίηση των δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών για την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό βαρέων επαγγελματικών οδικών οχημάτων;
- Διαβλέπουν συγκεκριμένα κίνητρα ή μέτρα που θα συντελούσαν ώστε τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα να μπορέσουν να ενταχθούν ευκολότερα και ταχύτερα στην καθημερινή δραστηριότητα και, κατά συνέπεια, θα συντελούσαν στην πρόσθετη προσπάθεια που απαιτείται για την επίτευξη του ενδιάμεσου στόχου της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030;