



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0444/2013

5.12.2013

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Carlo Fidanza

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση των αλλαγών στο σχέδιο πράξης γίνεται με ***έντονους πλάγιους*** χαρακτήρες. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά τα στοιχεία του σχεδίου πράξης για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μία γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

Η επικεφαλίδα κάθε τροπολογίας σχετικής με υπάρχουσα πράξη, την οποία το σχέδιο πράξης προτίθεται να τροποποιήσει, φέρει μία τρίτη και μία τέταρτη σειρά που προσδιορίζουν αντίστοιχα την ισχύουσα πράξη και την τροποποιημένη διάταξή της. Τα τμήματα που λαμβάνονται από διάταξη υπάρχουσας πράξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει, ενώ το σχέδιο πράξης δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με ***έντονους χαρακτήρες***. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής: [...].

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	71
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ...	76
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	104

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0018),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0022/2013),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 22ας Μαΐου 2013¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 4ης Ιουλίου 2013²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (A7-0444/2013),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για

(2) Στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για

¹ EE C 271, 19.9.2013, σ. 111

² EE C 280, 27.9.2013, σ. 66.

έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» έγινε έκκληση για τον τερματισμό της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο. **Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ανέλαβε τη δέσμευση να αναπτύξει μια βιώσιμη στρατηγική** για τα εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και **τις κατάλληλες υποδομές**. Στη Λευκή Βίβλο τίθεται επίσης ο στόχος να μειωθούν κατά 60% οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) από τις μεταφορές έως το 2050.

έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» έγινε έκκληση για τον τερματισμό της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο. **Τούτο πρέπει να γίνει μέσα από ένα φάσμα πολιτικών πρωτοβουλιών, και ιδίως μέσω μιας βιώσιμης στρατηγικής** για τα εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και **των κατάλληλων υποδομών**. Στη Λευκή Βίβλο τίθεται επίσης ο στόχος να μειωθούν κατά 60% οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) από τις μεταφορές έως το 2050, **σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990**.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Πρέπει να εφαρμοστεί ενωσιακή στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα χωρίς να θιγούν οι ενωσιακές και εθνικές προσπάθειες που αποσκοπούν στον επηρεασμό της συμπεριφοράς των επιβατών και στη στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς και προς αποτελεσματικές λύσεις διοικητικής μέριμνας, ιδίως στις αστικές περιοχές.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών και των εθνικών εμπειρογνομόνων, καθώς και την εμπειρογνομοσύνη, η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό

(4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών και των εθνικών εμπειρογνομόνων, καθώς και την εμπειρογνομοσύνη, η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό

αέριο και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου και απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.

αέριο και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν **στην παρούσα φάση** ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου και απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, **μεταξύ άλλων και υπό το πρίσμα της ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους μέσω π.χ. τεχνολογικών συστημάτων δυο καυσίμων.**

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Με την επιφύλαξη του καταλόγου εναλλακτικών καυσίμων που περιέχει η παρούσα οδηγία, θα πρέπει να τονιστεί ότι υπάρχουν περισσότερα είδη καθαρών καυσίμων που ενδέχεται να αντιπροσωπεύσουν πιθανές εναλλακτικές λύσεις αντί των ορυκτών καυσίμων. Ενθαρρυντικά αποτελέσματα από την έρευνα και την ανάπτυξη θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν επιλέγονται νέοι τύποι εναλλακτικών καυσίμων. Πρέπει να καταρτισθούν πρότυπα και νομοθεσία που δεν θα δίνουν προτίμηση σε κανένα ιδιαίτερο τύπο τεχνολογίας, ώστε να μην εμποδίζεται η περαιτέρω ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και φέρουσας μεθόδου.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Πρέπει να αποφευχθεί ο

(6) Πρέπει να αποφευχθεί ο

κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς με την ασυντόνιστη εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Τα συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να περιγράφουν τους σκοπούς, τους στόχους, τις δράσεις στήριξης τους για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να τεθούν σε λειτουργία. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα. **Ο συντονισμός των εθνικών αυτών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους πρέπει να διασφαλισθεί από την Επιτροπή**, μέσω περιοδικής αξιολόγησης αυτών.

κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς με την ασυντόνιστη εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Τα συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών, **ώστε να προωθηθεί ο διττός στόχος του τερματισμού της εξάρτησης του μεταφορικού κλάδου από το πετρέλαιο και της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο συγκεκριμένο κλάδο κατά 60% έως το 2050.** Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να **αποσκοπούν στην οικονομική μεγέθυνση και να** περιγράφουν τους σκοπούς, τους στόχους, τις δράσεις στήριξης τους για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να τεθούν σε λειτουργία, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές καθώς και με τον συγκεκριμένο κλάδο.** Τα εν λόγω εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να **αποσκοπούν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, ιδίως της κατανάλωσης πετρελαίου και των παραγώγων του στον τομέα των μεταφορών, και στην ανάπτυξη των ηλεκτροκίνητων δημόσιων μέσων μεταφοράς.** Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα. **Η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει το συντονισμό των εθνικών αυτών πλαισίων πολιτικής και τη συνοχή τους σε επίπεδο Ένωσης**, μέσω περιοδικής αξιολόγησης

αυτών.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Είναι αναγκαία μια στρατηγική προσέγγιση για την κάλυψη όλων των μακροπρόθεσμων αναγκών όλων των μέσων μεταφοράς. Θα πρέπει ιδιαίτερα να εκπονηθούν πολιτικές θεμελιωμένες σε ένα συνολικό μίγμα εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στις συγκεκριμένες ανάγκες του κάθε μέσου μεταφοράς. Οι ανάγκες ιδιαίτερα των τρόπων μεταφοράς για τους οποίους οι διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις είναι περιορισμένες, θα πρέπει να ενσωματωθούν δεόντως στα εθνικά πλαίσια στρατηγικής.

Αιτιολόγηση

Ενώ μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ορισμένα μέσα μεταφοράς διάφορες πηγές ενέργειας, άλλα μέσα μεταφοράς έχουν πολύ πιο περιορισμένο φάσμα διαθέσιμων εναλλακτικών λύσεων. Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη αυτούς τους περιορισμούς και να διασφαλίζει ότι στα διάφορα μέσα μεταφοράς θα διατίθενται με τον καλύτερο τρόπο εναλλακτικά καύσιμα.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7) Μόνο καύσιμα που περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για τα ενωσιακά και εθνικά μέτρα στήριξης που προβλέπονται για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου η δημόσια στήριξη να εστιασθεί σε συντονισμένη ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς με σκοπό την

διαγράφεται

κινητικότητα σε όλη την Ένωση, για την οποία θα χρησιμοποιούνται οχήματα και σκάφη που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Τροπολογία 8

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Η παρούσα οδηγία δεν έχει σκοπό να επιφέρει πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στα κράτη μέλη ή στις περιφερειακές και τοπικές αρχές, ιδίως σε μια περίοδο χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία με οικονομικά ουδέτερο τρόπο όσον αφορά τους εθνικούς προϋπολογισμούς τους, κάνοντας χρήση ενός ευρέος φάσματος κανονιστικών και μη κανονιστικών κινήτρων, σε στενή συνεργασία με φορείς του ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι θα πρέπει να διαδραματίσουν ηγετικό ρόλο στην υποστήριξη της ανάπτυξης εναλλακτικών υποδομών καυσίμων. Θα μπορούσαν επίσης να εξεταστούν συστήματα φορολογικών κινήτρων για τους διάφορους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα των εναλλακτικών καυσίμων, ώστε να προωθηθεί η ανάπτυξη του κλάδου αυτού της αγοράς.

Τροπολογία 9

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)**

(7β) Δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»^{15α}, η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας, ιδίως με στόχο την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, μπορεί να λάβει χρηματοδότηση από την Ένωση. Ο εν λόγω κανονισμός καθιστά επίσης δυνατή την παροχή πρόσθετης χρηματοδότησης για τις δράσεις που αξιοποιούν τις συνέργειες μεταξύ τουλάχιστον δύο από τους τομείς που καλύπτει (μεταφορές, ενέργεια και τηλεπικοινωνίες). Τέλος, ο εν λόγω κανονισμός ενθαρρύνει την Επιτροπή να παρουσιάσει κοινά προγράμματα εργασίας με στόχο τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση πιθανών συνεργειών μεταξύ των εν λόγω τομέων. Αυτή η πηγή χρηματοδότησης συνεπώς, θα συμβάλει πλήρως στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

^{15α} ΕΕ L ...

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 7 γ (νέα)

(7γ) Το πρόγραμμα Ορίζοντας 2020 θα παρέχει επίσης υποστήριξη για την έρευνα και την καινοτομία όσον αφορά τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και τη σχετική υποδομή, ιδίως μέσω του ειδικού στόχου «Έξυπνες, οικολογικές και ολοκληρωμένες μεταφορές», στο πλαίσιο της προτεραιότητας «Κοινωνικές προκλήσεις». Η συγκεκριμένη αυτή πηγή

χρηματοδότησης θα πρέπει επίσης να συμβάλει στην ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών καυσίμων και θα πρέπει να ληφθεί πλήρως υπόψη ως μια επιπλέον ευκαιρία για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη κινητικότητα στην αγορά σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7δ) Τα διαρθρωτικά ταμεία, ιδίως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής, παρέχουν περαιτέρω ευκαιρίες για τη χρηματοδότηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των εναλλακτικών υποδομών καυσίμων στην Ένωση. Για το σκοπό αυτό, είναι σημαντικό να παροτρύνονται οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές να συμπεριλαμβάνουν πλήρως στα επιχειρησιακά τους προγράμματα και προτεραιότητες την ανάπτυξη των εναλλακτικών υποδομών καυσίμων .

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Τα βιοκαύσιμα είναι καύσιμα που παράγονται από βιομάζα, όπως ορίζει η οδηγία 2009/28/EK. Τα βιοκαύσιμα είναι σήμερα ο **σημαντικότερος** τύπος εναλλακτικών καυσίμων, **χρησιμοποιούμενα σε ποσοστό 4,4% στις μεταφορές στην ΕΕ**. Μπορούν να συμβάλλουν σε σημαντική μείωση των συνολικών εκπομπών CO₂, εάν η

(9) Τα βιοκαύσιμα είναι καύσιμα που παράγονται από βιομάζα, όπως ορίζει η οδηγία 2009/28/EK. Τα βιοκαύσιμα είναι σήμερα ο **πλέον διαδεδομένος** τύπος εναλλακτικών καυσίμων, **αντιστοιχώντας στο 4,4% των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές μέσα στην Ένωση**. Μπορούν να συμβάλλουν σε σημαντική μείωση των συνολικών

παραγωγή τους καταστεί βιώσιμη και δεν προκαλέσει έμμεση αλλαγή της χρήσης γης. Μπορούν να παρέχουν καθαρή ενέργεια για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, οι περιορισμοί εφοδιασμού και ο προβληματισμός για τη βιωσιμότητά τους ενδέχεται να περιορίσουν τη χρήση τους.

εκπομπών CO₂, εάν η παραγωγή τους καταστεί βιώσιμη και δεν προκαλέσει έμμεση αλλαγή της χρήσης **της** γης. Μπορούν να παρέχουν καθαρή ενέργεια για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, οι περιορισμοί εφοδιασμού και ο προβληματισμός για τη βιωσιμότητά τους ενδέχεται να περιορίσουν τη χρήση τους.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Η έλλειψη επαρκούς παραγωγικής ικανότητας παραμένει ένα από τα κύρια εμπόδια για τη χρησιμοποίηση των βιοκαυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές. Αντίθετα, η υποδομή για την παροχή αεροπορικών βιοκαυσίμων είναι ήδη διαθέσιμη, δεδομένου ότι τα βιοκαύσιμα μπορούν να διανέμονται μέσω του υφιστάμενου συστήματος παροχής καυσίμων.

Αιτιολόγηση

Η υποδομή για την παραγωγή αειφόρων βιοκαυσίμων αεροπορίας πρέπει ακόμη να αναπτυχθεί.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την **ΕΕ**, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται να

(10) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την **Ένωση**, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται

κατασκευασθούν νέα δίκτυα υποδομών, ιδίως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου (LNG και CNG).

να κατασκευασθούν νέα δίκτυα υποδομών, ιδίως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου (LNG και CNG), **λαμβάνοντας υπόψη την κλιματική αλλαγή, την έρευνα, το κόστος και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Πρέπει να προσδιορισθούν τα διαφορετικά στάδια ανάπτυξης σε κάθε τεχνολογία και στις σχετικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένης της ωριμότητας των επιχειρηματικών μοντέλων για τους ιδιώτες επενδυτές, της διαθεσιμότητας των προϊόντων και της αποδοχής των εναλλακτικών καυσίμων εκ μέρους των πελατών. Ακόμη, η πυκνότητα του πληθυσμού και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των ελάχιστων επιπέδων στις υποδομές.**

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Θα πρέπει να χαραχτεί μια στρατηγική συναρτημένη από τη ζήτηση, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, και ιδίως με τις πόλεις, καθώς αυτές βρίσκονται στην καλύτερη δυνατή θέση για να καλύψουν τις πραγματικές ανάγκες των πολιτών και να λάβουν επακριβώς υπόψη τις τοπικές συνθήκες.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

(10β) Η ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα πρέπει απαραίτητως να στηρίζεται σε ένα διαφοροποιημένο και ασφαλές ενεργειακό μείγμα, δίνοντας προτεραιότητα στις λύσεις που προωθούν είτε την απαλλαγή από τον άνθρακα είτε τις χαμηλές εκπομπές άνθρακα. Για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, πρέπει να εξασφαλιστεί η τεχνολογική ουδετερότητα και να διασφαλιστεί ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα λαμβάνουν δεόντως υπόψη την απαίτηση στήριξης της εμπορικής ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων που είναι διαθέσιμα σε επαρκή ποσότητα και ποιότητα.

Αιτιολόγηση

Η επιτυχία της στρατηγικής της Ένωσης για την ανάπτυξη υποδομής για τα εναλλακτικά καύσιμα επιβάλλει τον σεβασμό της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας σύμφωνα με την οποία δεν πρέπει να προωθείται καμία λύση σε βάρος κάποιας άλλης. Παράλληλα, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι οι λύσεις που επιλέγονται αφορούν εναλλακτικά καύσιμα που διατίθενται σε ποσότητα αρκετή για να είναι οι λύσεις εμπορικά βιώσιμες.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

(11) Η ηλεκτρική ενέργεια **είναι** καθαρό καύσιμο, ιδιαίτερα ελκυστικό για την κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών δίκυκλων σε αστικούς οικισμούς, και μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα κατασκευάζονται με επαρκή κάλυψη, τουλάχιστον στο διπλάσιο του αριθμού των

(11) Η ηλεκτρική ενέργεια, **ως** καθαρό καύσιμο **στο σημείο χρήσης, είναι** ιδιαίτερα ελκυστικό για την κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών δίκυκλων σε αστικούς οικισμούς, **περιφερειακές ζώνες και συνδυετικές μεταφορικές οδούς, και** μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου **και των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα.** Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι

οχημάτων, και ότι το 10% αυτών είναι προσβάσιμα στο κοινό, εστιάζοντας κυρίως σε αστικούς οικισμούς. Οι ιδιώτες κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Πρέπει να θεσπισθούν ρυθμιστικές διατάξεις από τις δημόσιες αρχές για τους πολίτες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αναπτυξιακοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

τα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα κατασκευάζονται με επαρκή κάλυψη, τουλάχιστον στο διπλάσιο του αριθμού των οχημάτων, και ότι το 10% αυτών είναι προσβάσιμα στο κοινό, εστιάζοντας κυρίως σε αστικούς οικισμούς. Οι ιδιώτες κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Πρέπει να θεσπισθούν ρυθμιστικές διατάξεις από τις δημόσιες αρχές για τους πολίτες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αναπτυξιακοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η ηλεκτροκίνηση στις μεταφορές επιτρέπει τη διαχείριση των πολλαπλών πηγών ενέργειας μέσω ανάκτησης ενέργειας και συστημάτων αποθήκευσης, συμβάλλοντας έτσι στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης σε θέματα ενεργειακής απόδοσης. Στο πλαίσιο αυτό, αποτελεί ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση των "έξυπνων" πόλεων και κοινοτήτων.

Αιτιολόγηση

Η ηλεκτροκίνηση προσφέρει σημαντικές προοπτικές για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης του τομέα των μεταφορών, ειδικά σε μια εποχή όπου οι μεταφορές καθίστανται η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη σταθερότητα του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας μέσω της επαναφόρτισης των συσσωρευτών τους από το δίκτυο σε περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και να τροφοδοτούν με τους συσσωρευτές το δίκτυο σε περιόδους υψηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. Ως εκ τούτου, **τα** σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να **χρησιμοποιούν** ευφυή συστήματα μέτρησης, **και** η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας σε ένα σημείο επαναφόρτισης θα πρέπει να βασίζεται στην αγορά, ώστε να προωθείται η ευέλικτη κατανάλωση (και αποθήκευση) ηλεκτρικής ενέργειας μέσω δυναμικής τιμολόγησης.

Τροπολογία

(13) Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη σταθερότητα του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας μέσω της επαναφόρτισης των συσσωρευτών τους από το δίκτυο σε περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και να τροφοδοτούν με τους συσσωρευτές το δίκτυο σε περιόδους υψηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. **Οι περίοδοι αιχμής κατανάλωσης στο τοπικό δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας μπορούν να αντιστοιχούν σε περιόδους κατά τις οποίες οι τιμές στη χονδρική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας είναι χαμηλές.** Ως εκ τούτου, **κατά τη φάση παγίωσης της αγοράς, στα** σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να **χρησιμοποιούνται** ευφυή συστήματα **φόρτισης που θα ρυθμίζουν την ισχύ και διάρκεια φόρτισης, και θα είναι συνδεδεμένα με ευφυή συστήματα μέτρησης.** Η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας σε ένα σημείο επαναφόρτισης θα πρέπει να βασίζεται στην αγορά, ώστε να **μπορεί να** προωθείται η ευέλικτη κατανάλωση (και αποθήκευση) ηλεκτρικής ενέργειας μέσω δυναμικής τιμολόγησης **και η διάχυση της ενημέρωσης για τις ώρες εκτός αιχμής, από τον φορέα του συστήματος ηλεκτρικής διανομής..**

Αιτιολόγηση

Πέραν της τιμής της αγοράς και της γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες που υπαγορεύουν τη χρονική στιγμή επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, και ιδίως η ζήτηση του σχετικού δικτύου διανομής σε τοπικό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, ένα ευφύες σύστημα που θα καθιστά δυνατή τη ρύθμιση της ισχύος και της διάρκειας της επαναφόρτισης θα ήταν μια αποτελεσματική λύση.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να συνάδει με την εκπλήρωση των στόχων στον τομέα της ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια του εφοδιασμού, την ανταγωνιστικότητα των τιμών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η προαγωγή εναλλακτικών καυσίμων καθώς και ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε μείωση της εξάρτησης από τις εισαγωγές ενέργειας και σε μείωση των εκπομπών, υπό τον όρο ότι το ηλεκτρικό ρεύμα θα παράγεται από πηγές με μηδενικό ή χαμηλό επίπεδο εκπομπών.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14) Όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που δεν είναι προσβάσιμα στο κοινό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη **συνοχή και να αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση των συνεργειών** με την υλοποίηση σχεδίων εμπορικής εξάπλωσης των ευφών μετρητών, σύμφωνα με την υποχρέωση που απορρέει από το παράρτημα I.2 της οδηγίας 2009/72/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την κατάργηση της οδηγίας

(14) Όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που δεν είναι προσβάσιμα στο κοινό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη **συμβολή τους στη σταθερότητα του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας και στην οικονομική τους αποδοτικότητα μέσω ευφών συστημάτων ελέγχου, αξιοποιώντας τις υφιστάμενες λύσεις και τις πιθανές συνέργειες** με την υλοποίηση σχεδίων εμπορικής εξάπλωσης των ευφών μετρητών, σύμφωνα με την υποχρέωση που απορρέει από το παράρτημα I.2 της οδηγίας 2009/72/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

2003/54/ΕΚ¹⁷. Τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης δεν αποτελούν επί του παρόντος μέρος των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων διαχειριστή συστήματος διανομής, όπως ορίζονται στο κεφάλαιο VI της οδηγίας 2009/72/ΕΚ.

¹⁷ ΕΕ L 211, 14.8.2009, σ. 55.

Συμβουλίου¹⁷.

¹⁷ *Οδηγία 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ L 211, 14.8.2009, σ. 55).*

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Η Επιτροπή έδωσε το 2010 εντολή (M468) προς τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης (ESO) να εκδώσουν νέα πρότυπα ή να επανεξετάσουν όσα υπάρχουν με σκοπό να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα και η δυνατότητα διασύνδεσης μεταξύ σημείου παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων. Η CEN/CENELEC συνέστησε ομάδα εστίασης, η οποία δημοσίευσε έκθεση τον Οκτώβριο του 2011. **παρά το γεγονός ότι** η έκθεση περιέχει ορισμένες συστάσεις, δεν επιτεύχθηκε συναίνεση όσον αφορά την επιλογή τυποποιημένης διεπαφής. Κατά συνέπεια, χρειάζεται περαιτέρω δράση πολιτικής ώστε να εξευρεθεί κοινόχρηστη λύση που θα εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα σε όλη την **ΕΕ**.

Τροπολογία

(15) Η Επιτροπή έδωσε το 2010 εντολή (M468) προς τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης (ESO) να εκδώσουν νέα πρότυπα ή να επανεξετάσουν όσα υπάρχουν με σκοπό να εξασφαλισθεί **σε επίπεδο Ένωσης** η διαλειτουργικότητα και η δυνατότητα διασύνδεσης μεταξύ σημείου παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων **σε πανευρωπαϊκό επίπεδο**. Η CEN/CENELEC συνέστησε ομάδα εστίασης, η οποία δημοσίευσε έκθεση τον Οκτώβριο του 2011. **Παρότι** η έκθεση περιέχει ορισμένες συστάσεις, δεν επιτεύχθηκε συναίνεση όσον αφορά την επιλογή τυποποιημένης διεπαφής. Κατά συνέπεια, χρειάζεται περαιτέρω δράση πολιτικής ώστε να εξευρεθεί κοινόχρηστη λύση που θα εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα σε όλη την **Ένωση**. **Η Ένωση πρέπει να μεριμνήσει ώστε να θεσπιστούν ενιαία τεχνικά πρότυπα στην αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων και να**

*γίνουν προσπάθειες για την παγκόσμια
εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων στον
τομέα των υποδομών φόρτισης των
ηλεκτρικών οχημάτων.*

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Η επιλογή του εξοπλισμού για σημεία κανονικής και ταχείας επαναφόρτισης δεν πρέπει να οδηγήσει σε μείωση του επιπέδου ασφάλειας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που έχουν ήδη καθιερωθεί σε ολόκληρη την Ένωση. Τα πρότυπα αυτά πρέπει να προσαρμόζονται αναλόγως προς την τεχνολογική πρόοδο και την εξέλιξη της ορθής τεχνικής πρακτικής των κανόνων ασφαλείας.

Αιτιολόγηση

Οι εθνικοί κανόνες έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία 50 χρόνια για να αυξηθεί το επίπεδο της ασφάλειας των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων. Η ασφάλεια ηλεκτρικών συσκευών είναι απολύτως κρίσιμη για τη σωστή ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων. Η πρίζα για υποδοχή τύπου 2 πρέπει να τυποποιηθεί το συντομότερο δυνατό για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις όσον αφορά τους διακόπτες σε πολλά κράτη μέλη.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16) Οι εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από ξηράς μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές για την παροχή καθαρής ενέργειας, ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας με κακή ποιότητα αέρα **ή** υψηλά επίπεδα

(16) Οι εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από ξηράς μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές για την παροχή καθαρής ενέργειας, ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας με κακή ποιότητα αέρα **και** υψηλά επίπεδα

θορύβου.

θορύβου. *Επί πλέον, ο ηλεκτρικός ανεφοδιασμός αεροσκαφών που σταθμεύουν σε αερολιμένες μπορεί να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων και του θορύβου, να βελτιώσει την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και να μειώσει τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.*

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Για τον τομέα των σιδηροδρόμων, ο ηλεκτρισμός είναι ήδη η κύρια πηγή ενέργειας. Ωστόσο, χρειάζεται περισσότερη ηλεκτροδότηση και περαιτέρω στήριξη έτσι ώστε να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρομικών υποδομών ηλεκτροκίνησης στο βέλτιστο επίπεδο.

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2013 από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, οι ειδικές εκπομπές CO₂ ανά επιβάτη-χιλιόμετρο ή ανά τόνο-χιλιόμετρο στις σιδηροδρομικές μεταφορές μειώθηκαν κατά το ήμισυ περίπου κατά τη μετάβαση από την πετρελαιοκίνηση στην ηλεκτροκίνηση.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, με αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού για μηχανοκίνητα οχήματα που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και

(18) Τα κράτη μέλη, *σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τη σχετική βιομηχανία*, θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, με αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού για μηχανοκίνητα οχήματα που επιτρέπουν την κάλυψη της

ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς. Τούτο θα επέτρεπε την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε επίπεδο Ένωσης.

κυκλοφορίας των οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς. Τούτο θα επέτρεπε την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τον εφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) , σε αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς.

Τροπολογία

(20) Τα κράτη μέλη, ***σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τη σχετική βιομηχανία***, θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τον εφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) , σε αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι ένα ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο για τα πλοία ***ώστε να πληρούνται οι*** απαιτήσεις μείωσης της περιεκτικότητας των θαλάσσιων καυσίμων σε θείο στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου, που αφορούν το ήμισυ των πλοίων που εκτελούν ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/33/ΕΕ του

Τροπολογία

(21) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι ένα ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο για τα πλοία ***λόγω των προηγμένων επιδόσεών του από περιβαλλοντικής πλευράς. Μεταξύ άλλων ωφελειών για το περιβάλλον, το LNG παρέχει λύσεις με υψηλές προοπτικές σε σχέση με τις*** απαιτήσεις μείωσης της περιεκτικότητας των θαλάσσιων καυσίμων σε θείο στις περιοχές ελέγχου των

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο¹⁸. Ένα βασικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για θαλάσσια σκάφη και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι διαθέσιμο τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2020. Η αρχική εστίαση στο βασικό δίκτυο δεν πρέπει να αποκλείει την προοπτική της διάθεσης υγροποιημένου φυσικού αερίου σε λιμένες εκτός του βασικού δικτύου, ιδίως σε εκείνους τους λιμένες που είναι σημαντικοί για πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές (αλιευτικά σκάφη, πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων εξεδρών, κ.λπ.).

εκπομπών θείου, που αφορούν το ήμισυ των πλοίων που εκτελούν ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸. Ένα βασικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για θαλάσσια σκάφη και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι διαθέσιμο τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2020. **Το LNG θα πρέπει να χρησιμοποιείται μαζί με άλλα καύσιμα, όπως π.χ. αποστάγματα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο ή καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο, που χρησιμοποιούνται από σκάφη εξοπλισμένα με ψεκαστήρα νερού, σε μια προσπάθεια να γίνει δυνατή η τήρηση των ανωτέρω απαιτήσεων. Η αρχική εστίαση στο βασικό δίκτυο δεν πρέπει να αποκλείει την δυνατότητα, σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική, να προσφέρεται και LNG σε λιμένες εκτός του βασικού δικτύου, ιδίως σε εκείνους τους λιμένες που είναι σημαντικοί για πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές (αλιευτικά σκάφη, πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων εξεδρών, κ.λπ.).**

¹⁸ ΕΕ L 327 της 27 Νοεμβρίου 2012

¹⁸ Οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (ΕΕ L 327, 27.11.2012, σ. 1).

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Η προβλεπόμενη στην παρούσα οδηγία ανάπτυξη υποδομών LNG δεν θα

πρέπει να εμποδίσει την ανάπτυξη άλλων πιθανών μελλοντικών ενεργειακά αποδοτικών εναλλακτικών καυσίμων για σκάφη, όπως π.χ. της μεθανόλης. Το καύσιμο αυτό θα πρέπει επίσης να χαρακτηριστεί ως ένας βιώσιμος τρόπος τήρησης των αυστηρότερων από το 2015 και μετά απαιτήσεων περί περιεκτικότητας των ναυτιλιακών καυσίμων σε θείο.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο *ενδέχεται* επίσης να προσφέρει αποδοτική οικονομικά τεχνολογία προκειμένου τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να τηρούν τα αυστηρότερα όρια εκπομπής ρύπων των προτύπων Euro VI

Τροπολογία

(22) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο αποτελεί επίσης ελκυστικό καύσιμο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που τους δίνει τη δυνατότητα να τηρούν τα αυστηρότερα όρια εκπομπής ρύπων των προτύπων Euro VI.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23α) *Αν και η βάση για την ανάπτυξη των υποδομών LNG θα πρέπει να είναι το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, άλλα στοιχεία θα μπορούσαν να έχουν σημασία κατά τη δημιουργία ενός δικτύου σημείων ανεφοδιασμού LNG τόσο στους θαλάσσιους λιμένες όσο και στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ιδιαίτερα, είναι σκόπιμο να εξεταστούν οι πραγματικές ανάγκες της αγοράς και τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού καυσίμων, προκειμένου να εξασφαλιστεί μια αναλογικότητα στην ανάπτυξη των*

Τροπολογία

(23α) *Αν και η βάση για την ανάπτυξη των υποδομών LNG θα πρέπει να είναι το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, άλλα στοιχεία θα μπορούσαν να έχουν σημασία κατά τη δημιουργία ενός δικτύου σημείων ανεφοδιασμού LNG τόσο στους θαλάσσιους λιμένες όσο και στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ιδιαίτερα, είναι σκόπιμο να εξεταστούν οι πραγματικές ανάγκες της αγοράς και τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού καυσίμων, προκειμένου να εξασφαλιστεί μια αναλογικότητα στην ανάπτυξη των*

υποδομών LNG. Θα πρέπει επίσης να συνυπολογισθούν οι λιμένες που είναι σημαντικοί για πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές (αλιευτικά σκάφη, πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων εξεδρών, κ.λπ.).

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23β) Η εξόρυξη φυσικού αερίου στην επικράτεια της Ένωσης πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με ευρωπαϊκά ενιαία υψηλά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας.

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Με στόχο την αύξηση της ευαισθητοποίησης των καταναλωτών σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να εξετάσουν τους τρόπους για την παροχή πληροφοριών στους καταναλωτές στα σημεία ανεφοδιασμού/επαναφόρτισης επιτρέποντας τη σύγκριση των τιμών, του ενεργειακού περιεχομένου και των κλιματικών επιπτώσεων που συνδέονται με διάφορα είδη καυσίμων.

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24β) Με σκοπό την παρακολούθηση των επιπτώσεων και τη συλλογή βέλτιστων πρακτικών για την ανάπτυξη των κατάλληλων κινήτρων, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τις περιφέρειες και τις πόλεις, πρέπει να θεσπίσουν ένα συντονισμένο και εναρμονισμένο πλαίσιο συλλογής δεδομένων που θα περιλαμβάνει τις υφιστάμενες δραστηριότητες παρακολούθησης, όπως την πύλη για τα καθαρά οχήματα (Clean Vehicle Portal), το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Ηλεκτροκίνησης, κ.λπ.

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24γ) Για να δημιουργηθεί ένα ευφρές σύστημα μεταφοράς (IVS), η κατασκευή υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να συνοδεύεται επίσης από την ανάπτυξη ευφρών συστημάτων παροχής πληροφοριών, τα οποία θα προσφέρουν στον χρήστη βασικές πληροφορίες για την ύπαρξη σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και κάθε άλλης πληροφορίας αναγκαίας για μια ανεμπόδιστη κινητικότητα.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 26

PE516.591v02-00

26/104

RR\1012484EL.doc

(26) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα τα οποία είναι πλήρως συμβατά με τα συναφή διεθνή πρότυπα. Η έλλειψη ευρωπαϊκών προτύπων δεν επιτρέπει την παροχή λεπτομερών αναφορών για ορισμένες απαιτούμενες προδιαγραφές. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να δημοσιεύουν τέτοια ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, για την τροποποίηση των οδηγιών 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ²² και τα εν λόγω πρότυπα θα πρέπει να βασίζονται στα τρέχοντα διεθνή πρότυπα ή σε εν εξελίξει εργασίες διεθνούς τυποποίησης, κατά περίπτωση. Σε περίπτωση που τα διεθνή πρότυπα είναι ήδη διαθέσιμα, οι τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται σε αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεση λύση, εν αναμονή της έγκρισης των ευρωπαϊκών προτύπων. Για τα πρότυπα που δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί, οι εργασίες θα πρέπει να βασίζονται στα εξής: i) «Διαμόρφωση FF, IEC 62196-3: CDV 2012» για σημεία επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα, ii) ISO TC67/WG10 για σημεία ανεφοδιασμού με LNG για πλωτά σκάφη iii) στο έργο του ISO/TC 252 για σημεία ανεφοδιασμού με CNG και L-CNG για μηχανοκίνητα οχήματα. Η Επιτροπή θα πρέπει να

(26) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα τα οποία είναι πλήρως συμβατά με τα συναφή διεθνή πρότυπα. Η έλλειψη ευρωπαϊκών προτύπων δεν επιτρέπει την παροχή λεπτομερών αναφορών για ορισμένες απαιτούμενες προδιαγραφές. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να δημοσιεύουν τέτοια ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²², και τα εν λόγω πρότυπα θα πρέπει να βασίζονται στα τρέχοντα διεθνή πρότυπα ή σε εν εξελίξει εργασίες διεθνούς τυποποίησης, κατά περίπτωση. Σε περίπτωση που τα διεθνή πρότυπα είναι ήδη διαθέσιμα, οι τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται σε αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεση λύση, εν αναμονή της έγκρισης των ευρωπαϊκών προτύπων. Για τα πρότυπα που δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί, οι εργασίες θα πρέπει να βασίζονται στα εξής: i) «Διαμόρφωση FF, IEC 62196-3: CDV 2012» για σημεία επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα, ii) ISO TC67/WG10 για σημεία ανεφοδιασμού με LNG για πλωτά σκάφη iii) στο έργο του ISO/TC 252 για σημεία ανεφοδιασμού με CNG και L-CNG για μηχανοκίνητα οχήματα, και iv) στο έργο της CEN/TC19 για υψηλότερα πρότυπα βιοκαυσίμων και καυσίμων αεριοθούμενων αεροπλάνων. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να προσαρμόζει τις αναφορές στις τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. **Τούτο, με την επιφύλαξη της υφισταμένης νομοθεσίας για το σιδηροδρομικό τομέα, που διέπεται από νομικώς δεσμευτικά**

εξουσιοδοτείται να προσαρμόζει τις αναφορές στις τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²² ΕΕ L 316, 14.11.2012, σ. 12

τεχνικά πρότυπα διαλειτουργικότητας δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{22α}.

²² *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 (ΕΕ L 316, 14.11.2012, σ. 12).*

^{22α} *Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191, 18.7.2008, σ. 1).*

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 29 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(29α) Η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει ένα εναρμονισμένο υψηλό επίπεδο ποιότητας καυσίμων σε όλη την Ένωση και θα πρέπει ενδεχομένως, να υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{23α} με σκοπό να συμπεριληφθούν βασικές προδιαγραφές ποιότητας για τα εναλλακτικά καύσιμα

που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

23^α Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350, 28.12.1998).

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η ανάπτυξη υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση, θα πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή εντολή να προτείνει, στο πλαίσιο της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων (FQD), βασικές παραμέτρους για αυτά τα εναλλακτικά καύσιμα, σε συμφωνία με το πεδίο εφαρμογής της FQD, δηλ. προδιαγραφές για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, όπως γίνεται για τη βενζίνη και το πετρέλαιο.

Τροπολογία 38 Πρόταση οδηγίας **Άρθρο 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να τερματισθεί η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο, και ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και σημείων ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο (LNG και CNG) και υδρογόνο.

Τροπολογία

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να τερματισθεί η εξάρτηση **του τομέα** των μεταφορών από το πετρέλαιο, και **να επιτευχθεί ο στόχος της κατά 60% μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές μέχρι το έτος 2050, ως συμβολή στη μακροπρόθεσμη πολιτική της Ένωσης για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.** Ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και σημείων ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο (LNG και CNG) και υδρογόνο.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα που **υποκαθιστούν** πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, **στα οποία** περιλαμβάνονται:

Τροπολογία

1) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα **ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούν ως υποκατάστατο για τις** πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και **που** έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές **και στον περιορισμό της ρύπανσης, Σε αυτά** περιλαμβάνονται, **μεταξύ άλλων**:

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – σημείο 1 – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– τα συνθετικά καύσιμα,

Τροπολογία

– τα συνθετικά **και παραφινικά** καύσιμα, **συμπεριλαμβανομένης της μεθανόλης,**

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2) «σημείο επαναφόρτισης»: σημείο **αργής** επαναφόρτισης ή **σημείο ταχείας επαναφόρτισης ή** εγκατάσταση αντικατάστασης συσσωρευτή ηλεκτρικού οχήματος·

Τροπολογία

2) «σημείο επαναφόρτισης»: σημείο **κανονικής, ταχείας ή ασύρματης** επαναφόρτισης ή εγκατάσταση αντικατάστασης συσσωρευτή ηλεκτρικού οχήματος·

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν πρέπει να παρεμποδίζει την ανάπτυξη και καθιέρωση άλλων τεχνολογιών, όπως η

ασύρματη επαναφόρτιση, για τις οποίες η καθιέρωση προδιαγραφών σε διεθνές επίπεδο βρίσκεται σήμερα υπό εξέλιξη.

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3) «σημείο επαναφόρτισης **χαμηλής** ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μικρότερη ή ίση των 22 kW·

Τροπολογία

3) «σημείο επαναφόρτισης **κανονικής** ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μικρότερη ή ίση των 22 kW·

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του κειμένου. Η έγκρισή της απαιτεί αντίστοιχες προσαρμογές σε όλο το κείμενο.)

Αιτιολόγηση

Αυτό το είδος της φόρτισης θα χρησιμοποιείται πιο συχνά για ιδιωτικούς σκοπούς και για ένα μεγάλο μέρος της φόρτισης σε δημόσιους χώρους. Κατά συνέπεια, η αναφορά σε αυτό το είδος της επαναφόρτισης το σημείο θα πρέπει να είναι θετική, δεδομένου ότι θα πρέπει να χρησιμοποιείται από την συντριπτική πλειοψηφία των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5) «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει πρόσβαση στους χρήστες χωρίς διακρίσεις·

Τροπολογία

5) «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει πρόσβαση στους χρήστες χωρίς διακρίσεις, **εύκολη, ανοικτή και πανευρωπαϊκά διαλειτουργική, μέσω ευρέως αποδεκτών συστημάτων πληρωμής·**

Αιτιολόγηση

Τα περισσότερα από τα υπάρχοντα σημεία φόρτισης λειτουργούν υπό ειδικές συνθήκες σε

ιδιωτική βάση. Αυτό είναι μάλλον άβολο για τους καταναλωτές, δεδομένου ότι δεν μπορούν να αλλάξουν από τον ένα φορέα / προμηθευτής ενέργειας σε κάποιον άλλο λόγω περιορισμένης διαλειτουργικότητας. Η ανοικτή πρόσβαση σε όλα τα δημόσια σημεία φόρτισης πρέπει να διασφαλίζεται, με τη χρήση ευρέως αποδεκτών συστημάτων πληρωμής, και χωρίς την υποχρέωση να υπάρχει σύμβαση με έναν συγκεκριμένο προμηθευτή χειριστή / ενέργειας.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 – σημείο 5 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**5α) «επαναφόρτιση εκτός ωρών αιχμής»:
συνδυασμός δύο καταστάσεων: της
χαμηλής τιμής στη χονδρική αγορά
ηλεκτρικής ενέργειας και της χαμηλής
ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στο δίκτυο
διανομής.**

Αιτιολόγηση

Η επαναφόρτιση εκτός ωρών αιχμής καλύπτει τις ανάγκες της πλειονότητας των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων, δεδομένου ότι οι διαδρομές που πραγματοποιούν τα οχήματα αυτού του είδους είναι μικρές, καθημερινές διαδρομές. Κατά συνέπεια, η εν λόγω μέθοδος επαναφόρτισης θα πρέπει να προκριθεί, ιδίως στο πλαίσιο ενός ευφυούς συστήματος ρύθμισης της επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6) «ηλεκτρικό όχημα»: το όχημα κατά την έννοια της οδηγίας 2007/46/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών

6) «ηλεκτρικό όχημα»:

μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά²⁴, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένο στο δίκτυο, καθώς επίσης και τα στοιχεία υψηλής τάσης του και τα συστήματα που είναι γαλβανικά συνδεδεμένα στον κεντρικό αγωγό υψηλής τάσης του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης·

– το όχημα κατά την έννοια της οδηγίας 2007/46/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένο στο δίκτυο, καθώς επίσης και τα στοιχεία υψηλής τάσης του και τα συστήματα που είναι γαλβανικά συνδεδεμένα στον κεντρικό αγωγό υψηλής τάσης του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης·

– το όχημα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{24a}, που λειτουργεί με ηλεκτρικό κινητήρα.

²⁴ EE L 263, 9.10.2007, σ. 1.

²⁴ Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EE L 263, 9.10.2007, σ. 1).

^{24a} Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων

Αιτιολόγηση

Η οδηγία 2007/46/EK δεν περιλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής της τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα. Προκειμένου να εφαρμόζεται η προτεινόμενη οδηγία και στα ηλεκτρικά ποδήλατα, μοτοποδήλατα, σκούτερ, μοτοσικλέτες, τρίκυκλα και τετράκυκλα, το άρθρο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ένα ξεχωριστό ορισμό για τα οχήματα αυτά με αναφορά στη σχετική νομοθεσία έγκρισης τύπου που τα ορίζει και τα κατηγοριοποιεί.

Τροπολογία 46

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – σημείο 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8) «σημείο ανεφοδιασμού με LNG»: η παροχή LNG είτε μέσω εγκατεστημένης αντλίας συνδεδεμένης με σταθερή ή κινητή εγκατάσταση (συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων και των πλοίων) είτε μέσω κινητού περιέκτη LNG.

Τροπολογία

8) «σημείο ανεφοδιασμού με LNG»: η παροχή LNG μέσω εγκατεστημένης αντλίας συνδεδεμένης με σταθερή ή κινητή εγκατάσταση (συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων και των πλοίων), μέσω κινητού περιέκτη LNG, **ή μέσω άλλων συστημάτων.**

Τροπολογία 47

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – σημείο 8 α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) «σημείο επαναφόρτισης για οχήματα με δεξαμενή LNG»: σημείο ανεφοδιασμού με LNG για τη φόρτιση οχημάτων με κρυογονική δεξαμενή.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή αποσκοπεί στην απαίτηση ελάχιστης υποδομής σε κάθε κράτος μέλος για την προμήθεια υδροποιημένου φυσικού αερίου (σε υγρή φάση) σε κρυογονικά βυτιοφόρα οχήματα για την περαιτέρω μεταφορά σε σημεία ανεφοδιασμού.

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους, **το οποίο** περιλαμβάνει πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I, και περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Τροπολογία

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/28/EK, τα κράτη μέλη πρέπει να θέσουν εθνικούς στόχους για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων στους διάφορους τρόπους μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής έως το 2020. Οι στόχοι αυτοί πρέπει να είναι τουλάχιστον σύμφωνοι με τους στόχους και τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης ενδιάμεσους στόχους, προκειμένου να αξιολογηθεί η πρόοδος τους σε σχέση με την εφαρμογή των εθνικών στόχων έως το 2020.

Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει, **με διάφανο τρόπο και σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικείο κλάδο, ένα εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους, που θα είναι σύμφωνο με τους προβλεπόμενους στο πρώτο εδάφιο εθνικούς στόχους. Περιλαμβάνει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I, και περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:**

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία αποσκοπεί στο να ανεβάσει τα επίπεδα των φιλοδοξιών των εθνικών πλαισίων πολιτικής και να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη θα δεσμεύονται από αυτά τα πλαίσια, μέσω των ειδικών στόχων τους.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– ετήσια έκθεση για τις εξελίξεις στην αγορά εναλλακτικών καυσίμων, και ιδίως για την προσφορά και τη ζήτηση·

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– εκτίμηση της πέραν συνόρων συνέχειας της κάλυψης των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα·

– εκτίμηση της πέραν συνόρων συνέχειας της κάλυψης των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, **υπό το πρίσμα επίσης της πιθανής ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους·**

Αιτιολόγηση

Η τεχνολογία διπλού καυσίμου που συνδυάζει πετρέλαιο με CNG μειώνει τις εκπομπές σωματιδίων (PM10) και CO2. Επομένως, πρέπει να παρέχεται μαζί με άλλες επιλογές διπλού καυσίμου που συνδυάζουν ηλεκτρική ενέργεια, LPG , CNG, κλπ.

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– το ρυθμιστικό πλαίσιο για την υποστήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·

– το ρυθμιστικό πλαίσιο για την υποστήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων **με συνεκτίμηση των αναγκών των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (MME)·**

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– μέτρα πολιτικής για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής βιώσιμης κινητικότητας και του γενικού στόχου της Ένωσης ως προς τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης στον τομέα των μεταφορών·

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– στόχους για τη μείωση της συμφόρησης στα αστικά κέντρα, για μια ενεργειακά αποδοτικότερη κινητικότητα, και για την ανάπτυξη ηλεκτρικίνητων δημόσιων μέσων μεταφοράς·

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 4 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– εθνικά σχέδια για την παροχή πράσινου ηλεκτρικού ρεύματος στα ηλεκτρικά οχήματα·

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– μέτρα στήριξης της ανάπτυξης και της

– μέτρα στήριξης της ανάπτυξης και της

μεταποίησης·

μεταποίησης, με έμφαση στο αρχικό
στάδιο ανάπτυξης της αγοράς·

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– πληροφορίες για τις ισχύουσες τεχνικές και διοικητικές διαδικασίες, το προσωπικό, τη μεθοδολογία και τη νομοθεσία σε ό,τι αφορά την αδειοδότηση της προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων, ώστε να διασφαλιστεί ότι κάθε τυχόν αίτηση υποψήφιου προμηθευτή εναλλακτικών καυσίμων θα εγκρίνεται μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την υποβολή της·

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– στόχους για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·

– στόχους για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, σε συμφωνία με την ισχύουσα σήμερα νομοθεσία της Ένωσης σε θέματα περιβαλλοντικής και κλιματικής προστασίας·

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός

– αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός

του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ που είναι σημαντικά για τα σκάφη που δεν εκτελούν μεταφορές, *ιδίως τα αλιευτικά σκάφη*.

του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ που είναι σημαντικά για τα σκάφη που εκτελούν μεταφορές, *αλιευτικές δραστηριότητες και μεταφορά επιβατών*.

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– καθορισμό λιμένων προτεραιότητας, είτε αποτελούν είτε όχι μέρος του Κεντρικού Δικτύου ΔΕΔ-Μ (TEN-T), που θα εξοπλιστούν με υποδομή τροφοδοσίας με LNG.

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 9 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– έναν ελάχιστο αριθμό σιδηροδρομικών σταθμών και σταθμών δημοσίων μεταφορών, εμπορευματικών τερματικών και κέντρων υλικοτεχνικής υποστήριξης, που θα εξοπλιστούν με σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κοντινές, κατάλληλες από τεχνική άποψη τοποθεσίες.

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών, η ανάπτυξη των ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να ενσωματωθεί στις σιδηροδρομικές και τις δημόσιες υποδομές μεταφορών, καθώς και τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και υλικοτεχνική υποδομή τερματικών σταθμών, στο μέτρο του δυνατού.

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– ρυθμίσεις για τη στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και με τον ενδιαφερόμενο κλάδο, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας·

Τροπολογία 62

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα ενσωματώνουν τις ανάγκες του κάθε τρόπου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων για τις οποίες οι διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις σε ορυκτά καύσιμα είναι περιορισμένες.

Αιτιολόγηση

Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους περιορισμούς που υπάρχουν στην ανάπτυξη των καθαρών καυσίμων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και να εξασφαλίζει ότι τα εναλλακτικά καύσιμα θα διατίθενται με τον βέλτιστο τρόπο στους διάφορους τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 63

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Μόνο τα καύσιμα που περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα είναι επιλέξιμα για τα ενωσιακά και εθνικά μέτρα στήριξης για την ανάπτυξη

διαγράφεται

υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 64

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους στην Επιτροπή [εντός 18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν **τους εθνικούς τους στόχους για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και τη σχετική υποδομή καθώς και** τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους στην Επιτροπή [εντός 18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Τροπολογία 65

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η Επιτροπή αξιολογεί τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και εξασφαλίζει τη συνοχή τους σε επίπεδο **ΕΕ**. Διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής εντός ενός έτους από την **παραλαβή** των εθνικών πλαισίων πολιτικής.

Τροπολογία

6. Η Επιτροπή αξιολογεί τα εθνικά πλαίσια πολιτικής, **ιδίως από πλευράς αποτελεσματικότητάς τους σε σχέση με την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην παρ. 1**, και εξασφαλίζει τη συνοχή τους σε επίπεδο **Ένωσης**. Διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής εντός ενός έτους από την **λήψη** των εθνικών πλαισίων πολιτικής.

Τροπολογία 66

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθεται

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με**

σε λειτουργία ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και τουλάχιστον ο αριθμός που ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος II, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικείο κλάδο, εξασφαλίζουν ότι τίθεται σε λειτουργία ελάχιστος αριθμός προσιτών στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και τουλάχιστον ο αριθμός που ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος II, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης μέτρα για την προαγωγή της ανάπτυξης σημείων επαναφόρτισης μη προσιτών στο κοινό.

Τροπολογία 67

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τουλάχιστον **το 10% των** σημείων επαναφόρτισης είναι **δημοσίως προσβάσιμα**.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχει τουλάχιστον ο προβλεπόμενος στον πίνακα του παραρτήματος II αριθμός προσιτών στο κοινό σημείων επαναφόρτισης **ηλεκτρικών οχημάτων, με ιδιαίτερη έμφαση στα αστικά συγκροτήματα και τις άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, όπως είναι π.χ. τα προάστια, και σε λογικές αποστάσεις εντός του Κεντρικού Δικτύου ΔΕΔ-Μ (TEN-T).**

Τροπολογία 68

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία **αργής** επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.1. το αργότερο έως τις 31

Τροπολογία

Τα σημεία **κανονικής** επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος III.1.1. το αργότερο

Δεκεμβρίου 2015.

έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015. **Τα μη προσιτά στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που δημιουργήθηκαν πριν από τις ... ***, εξαιρούνται αυτής της υποχρέωσης.

*** ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία 36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία 69

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία **αργής** επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.2. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017.

Τροπολογία

Τα σημεία **ταχείας** επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 1.2. του παραρτήματος III το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017. **Τα σημεία επαναφόρτισης που δημιουργήθηκαν πριν από τις ... ***, εξαιρούνται αυτής της υποχρέωσης..

*** ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία 36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία 70

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα ασύρματα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα εναρμονίζονται με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 1.2.α) του παραρτήματος III έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 το αργότερο.

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν πρέπει να παρεμποδίζει την ανάπτυξη και καθιέρωση άλλων τεχνολογιών, όπως η ασύρματη επαναφόρτιση, για τις οποίες η καθιέρωση προδιαγραφών σε διεθνές επίπεδο βρίσκεται σήμερα υπό εξέλιξη.

Τροπολογία 71

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός των σημείων **αργής και ταχείας** επαναφόρτισης **σύμφωνα με το παράρτημα III.1.1 και το παράρτημα III.1.2** διατίθεται με θεμιτούς, εύλογους και ισότιμους όρους.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με την οικεία βιομηχανία**, εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός των σημείων **κανονικής, ταχείας και ασύρματης** επαναφόρτισης **όπως αυτός καθορίζεται από τα σημεία 1.1, 1.2 και 1.2α του παραρτήματος III** διατίθεται με θεμιτούς, εύλογους και ισότιμους όρους.

Τροπολογία 72

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη **δύνανται να διατηρούν τις ισχύουσες σε εθνικό επίπεδο πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας, όπως π.χ. τα κλείστρα ασφαλείας στους υποδοχείς ρεύματος**.

Τροπολογία

Τροπολογία 73

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι καθιερώνεται εφοδιασμός των πλωτών

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, με**

σκαφών από ξηράς με ηλεκτρική ενέργεια σε λιμένες υπό την προϋπόθεση ότι είναι οικονομικά αποδοτικός και αποφέρει περιβαλλοντικά οφέλη.

τις διοικήσεις των λιμένων και με τον οικείο κλάδο, εξασφαλίζουν ότι μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 καθιερώνεται εφοδιασμός των πλωτών σκαφών από ξηράς με ηλεκτρική ενέργεια σε θέσεις πλεύρισης εντός λιμένων του Κεντρικού Δικτύου ΔΕΔ-Μ ευρισκόμενες σε ακτίνα 3 χλμ. από κατοικημένες και εμπορικές περιοχές, για πλοία που απαιτούν περισσότερο από 1 MVA. Η υποχρέωση αυτή ισχύει επίσης για τους τερματικούς σταθμών κρουαζιεροπλοίων και πορθμείων που δεν περιλαμβάνονται στο Κεντρικό Δίκτυο ΔΕΔ-Μ, εκτός κι αν οι διοικήσεις τους αποδείξουν ότι τούτο δεν είναι οικονομικά αποδοτικό ή δεν προσφέρει αξιόλογα περιβαλλοντικά οφέλη.

Τροπολογία 74

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5 α. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχει στους αερολιμένες ανεφοδιασμός σε ηλεκτρικό ρεύμα για τα σταθμεύοντα αεροσκάφη, εφόσον τούτο είναι οικονομικά αποδοτικό και έχει περιβαλλοντικά οφέλη.

Τροπολογία 75

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5 β. Ο ανεφοδιασμός σε ηλεκτρικό ρεύμα στους αερολιμένες για τα σταθμεύοντα αεροσκάφη θα έχει συμμορφωθεί μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2015 με τις τεχνικές

*προδιαγραφές που ορίζονται στο
παράρτημα III σημείο 1.3α.*

Τροπολογία 76

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5γ. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι πολυτροπικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, τα κράτη μέλη, σε στενή συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης, τους ιδιοκτήτες των σιδηροδρόμων και τους σταθμούς της δημόσιας συγκοινωνίας και τους διαχειριστές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών και τα κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης, προσδιορίζει, εντός των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους, έναν ελάχιστο αριθμό σιδηροδρομικών σταθμών και δημόσιων μεταφορικών σταθμών καθώς και εμπορευματικών τερματικών σταθμών και κέντρων υλικοτεχνικής υποστήριξης που θα πρέπει να εξοπλιστούν με σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα σε τεχνικά κατάλληλες τοποθεσίες στην περιοχή τους. Τα ανωτέρω δεν θα πρέπει να παρακωλύσουν την ομαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων και των δημοσίων μέσων μεταφοράς.

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών, η ανάπτυξη των ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να ενσωματωθεί στις σιδηροδρομικές και τις δημόσιες υποδομές μεταφορών, καθώς και τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και υλικοτεχνική υποδομή τερματικών σταθμών, στο μέτρο του δυνατού.

Τροπολογία 77

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα μέτρησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 28 της οδηγίας 2012/27/ΕΕ και πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία

6. Στη φάση παγίωσης της αγοράς, θα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα τα κατάλληλα συστήματα για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, ώστε να ενθαρρυνθεί η εκτός ωρών αιχμής επαναφόρτιση και να παρέχεται σαφής και διαφανής ενημέρωση των καταναλωτών σχετικά με το κόστος επαναφόρτισης και να διευκρινίζεται εάν την αναγραφόμενη τιμή καλύπτει την παροχή υπηρεσίας ή την ποσότητα του καταναλωθέντος ηλεκτρικού ρεύματος (kWh).

Τροπολογία 78

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να είναι λογικές και να μην περιλαμβάνουν τυχόν χρηματική ποινή ή απαγορευτικά τέλη για επαναφόρτιση ηλεκτρικού οχήματος από τον χρήστη που δεν έχει συμβατικές σχέσεις με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης.

Τροπολογία

10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να είναι **διαφανείς και** λογικές και να μην περιλαμβάνουν τυχόν χρηματική ποινή ή απαγορευτικά τέλη για επαναφόρτιση ηλεκτρικού οχήματος από τον χρήστη που δεν έχει συμβατικές σχέσεις με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης. **Οι τυχόν μειωμένες τιμές για χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν συμβατική σχέση με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης αναγράφονται ευκρινώς.**

Αιτιολόγηση

Η πληροφόρηση των καταναλωτών πρέπει να είναι διαφανής και ευκατανόητη στο πλαίσιο της

φιλικής εξυπηρέτησης του πελάτη.

Τροπολογία 79

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

11. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III.1.2 και στο παράρτημα III.1.3.

Τροπολογία

11. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση **του προβλεπόμενου στο παράρτημα II ελάχιστου ανά κράτος μέλος αριθμού προσιτών στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και** των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III σημεία 1.1, 1.2, **1.2α, 1.3 και 1.3α.**

Τροπολογία 80

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11α. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, έως τις ...*, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που ισχύουν για τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων.

* *EE: να προστεθεί η ημερομηνία δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

Τροπολογία 81

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων **υπάρχουν ήδη** κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, σε μεταξύ τους απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 km, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2020.

1. Τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, **υπάρχουν ήδη** σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο, μεριμνούν, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικίο κλάδο**, ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, σε μεταξύ τους απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 km, **περιλαμβανομένου ενός σημείου ανεφοδιασμού ανά 250.000 κατοίκους στις αστικές περιοχές**, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2020.

Τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων δεν υπάρχουν σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο το αργότερο έως την 31η του Δεκεμβρίου 2030.

Απομονωμένες περιοχές κρατών μελών με πληθυσμιακή πυκνότητα κάτω των 10 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο εξαιρούνται των απαιτήσεων που ορίζει το πρώτο εδάφιο.

Τροπολογία 82

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε **τα** δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να **διατίθενται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου**

1. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους φορείς διαχείρισης του λιμένα και τον οικείο κλάδο**, μεριμνούν ώστε **επαρκής αριθμός θαλασσίων λιμένων του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου**

μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) να είναι εξοπλισμένοι με δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές **στις δέουσες αποστάσεις προκειμένου να γίνει δυνατή η κυκλοφορία των σκαφών που χρησιμοποιούν LNG στο σύνολο της Ένωσης** το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Κατά τον καθορισμό του δικτύου σημείων ανεφοδιασμού LNG σε θαλάσσιους λιμένες, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές ανάγκες της αγοράς και τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού καυσίμων.

Αιτιολόγηση

Η έννοια της «δέουσας απόστασης» επιτρέπει μια πιο ρεαλιστική προσέγγιση κατά τον καθορισμό των σημείων ανεφοδιασμού, χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση τη βασική σύνδεση με τα λιμάνια του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η υποχρέωση για την ανάπτυξη της υποδομής ανεφοδιασμού σε LNG πρέπει να λάβει υπόψη τη σημερινή πραγματικότητα της αγοράς, έτσι ώστε να μην πραγματοποιούνται επενδύσεις σε μη χρησιμοποιούμενες ή υποχρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις.

Τροπολογία 83

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε **τα** δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να **διατίθενται σε όλους τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)** το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικείο κλάδο**, μεριμνούν ώστε επαρκής αριθμός λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) να είναι **εξοπλισμένοι με** δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές **στις δέουσες αποστάσεις ώστε να γίνει δυνατή η κυκλοφορία των σκαφών που χρησιμοποιούν LNG στο σύνολο της Ένωσης** το αργότερο έως τις 31

Δεκεμβρίου 2020.

Κατά τον καθορισμό του δικτύου σημείων ανεφοδιασμού LNG σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές ανάγκες της αγοράς και τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού καυσίμων.

Αιτιολόγηση

Η έννοια της «δέουσας απόστασης» επιτρέπει μια πιο ρεαλιστική προσέγγιση κατά τον καθορισμό των σημείων ανεφοδιασμού, χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση τη βασική σύνδεση με τα λιμάνια του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η υποχρέωση για την ανάπτυξη της υποδομής ανεφοδιασμού σε LNG πρέπει να λάβει υπόψη τη σημερινή πραγματικότητα της αγοράς, έτσι ώστε να μην πραγματοποιούνται επενδύσεις σε μη χρησιμοποιούμενες ή υποχρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις.

Τροπολογία 84

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{24β} και της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ADN), ώστε να καταστεί δυνατή η κανονική χρήση και μεταφορά του LNG στις εσωτερικές πλωτές οδούς.

^{24β} Οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 389, 30.12.2006, σ. 1).

Αιτιολόγηση

Επί του παρόντος δεν είναι δυνατή ούτε η μεταφορά ούτε ο ανεφοδιασμός σε LNG στις

εσωτερικές πλωτές οδούς. Η μεταφορά και ο ανεφοδιασμός καυσίμων όπως διεξάγονται σήμερα βασίζονται σε μια εξαίρεση που χορηγείται σε μεμονωμένες περιπτώσεις βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας. Είναι προφανές ότι η νομοθεσία θα πρέπει να προσαρμοσθεί για να επιτρέψει πλήρως τη μεταφορά και τον ανεφοδιασμό σε LNG στις εσωτερικές πλωτές οδούς.

Τροπολογία 85

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με LNG μπορούν να κινούνται σε όλο το μήκος του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Για τους σκοπούς αυτούς, τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού για LNG θα έχουν εγκατασταθεί σε αποστάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 400 km το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικείο κλάδο**, συνεργάζονται ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με LNG μπορούν να κινούνται σε όλο το μήκος του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Για τους σκοπούς αυτούς, τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού για LNG θα έχουν εγκατασταθεί σε αποστάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 400 km το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία 86

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 ότι ένα τουλάχιστον σημείο φόρτωσης για βυτιοφόρα οχήματα που κινούνται με LNG θα έχει καταστεί διαθέσιμο στην επικράτειά τους.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή αποσκοπεί στην απαίτηση ελάχιστης υποδομής σε κάθε κράτος μέλος για την προμήθεια υγροποιημένου φυσικού αερίου (σε υγρή φάση) σε κρυογονικά βυτιοφόρα οχήματα για την περαιτέρω μεταφορά σε σημεία ανεφοδιασμού.

Τροπολογία 87

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.1 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Τροπολογία

4. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές **καθώς και οι αναγκαίες σχετικές εγκαταστάσεις, όπως οι δεξαμενές αποθήκευσης, οι πλωτές γέφυρες κ.λπ.**, πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3.1 του παραρτήματος III το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Τροπολογία 88

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, με μέγιστες αποστάσεις **150** km, για να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται με CNG σε ολόκληρη την Ένωση το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

6. Τα κράτη μέλη, **σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και με τον οικείο κλάδο**, μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, με μέγιστες αποστάσεις **100** km, **περιλαμβανομένου ενός σημείου ανεφοδιασμού ανά 100.000 κατοίκους στις αστικές περιοχές, για να καταστήσουν** δυνατή την κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται με CNG σε ολόκληρη την Ένωση το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι όσον αφορά την CNG, δηλαδή να εξασφαλιστεί η έγκαιρη ανάπτυξη του δικτύου εφοδιασμού της σε όλα τα κράτη μέλη και να αυξηθεί η ελάχιστη απαίτηση για τα πρατήρια καυσίμων.

Τροπολογία 89

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG για μηχανοκίνητα οχήματα παρέχουν αέριο σε ποιότητα που **απαιτείται για τη χρήση από οχήματα CNG σημερινής και προηγμένης τεχνολογίας.**

Τροπολογία

8. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με **LNG και CNG** για μηχανοκίνητα οχήματα παρέχουν αέριο σε ποιότητα που **πληροί τα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από την CEN.**

Τροπολογία 90

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Όλα τα προσιτά στο κοινό σημεία ανεφοδιασμού LPG για οχήματα με κινητήρα πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο σημείο 3α του παραρτήματος III το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Τροπολογία 91

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III.3.1, το παράρτημα III.3.2 και το παράρτημα III.3.3.

Τροπολογία

9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στα σημεία 3.1, 3.2, 3.3 και **3α** του παραρτήματος III.

Τροπολογία 92

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 10 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η **Επιτροπή** εκδίδει **εκτελεστικές** πράξεις **σχετικά** με:

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις **σύμφωνα με το άρθρο 8 όσον αφορά:**

Αιτιολόγηση

«Κανονισμοί ασφαλείας» και «τεχνικές προδιαγραφές» είναι μέτρα γενικής εφαρμογής που επιδιώκουν να συμπληρώσουν μη ουσιώδη στοιχεία της βασικής πράξης. Θα πρέπει συνεπώς να θεσπίζονται μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ.

Τροπολογία 93

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 10 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9.

διαγράφεται

Τροπολογία 94

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/ΕΚ, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να διατίθενται σχετικές, σαφείς και απλές πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα μεταξύ όλων των καυσίμων στην αγορά και των οχημάτων:

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/ΕΚ, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να διατίθενται σχετικές, σαφείς και απλές πληροφορίες **και προδιαγραφές** όσον αφορά τη συμβατότητα μεταξύ όλων των καυσίμων στην αγορά και των οχημάτων **με κινητήρα και/ή των σκαφών θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας:**

Τροπολογία 95

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) στις αντλίες σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, **σε αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και σε εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου** στο έδαφός τους·

Τροπολογία

α) στις αντλίες σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, στο έδαφός τους·

Τροπολογία 96

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) στα εγχειρίδια των οχημάτων·

Τροπολογία

β) στα εγχειρίδια **χρήσης και στις αντιπροσωπείες** των οχημάτων **στο έδαφός τους**·

Τροπολογία 97

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) στις εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου στο έδαφός τους.

Τροπολογία 98

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα των καυσίμων οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται, εφόσον υπάρχουν και είναι

Τροπολογία

2. Οι πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα των καυσίμων οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται, εφόσον υπάρχουν και είναι

κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας, στα πρότυπα επισήμανσης των καυσίμων στο πλαίσιο των καθεστώτων του Ευρωπαϊκού Προτύπου (EN), όπως απαριθμούνται **στο παράρτημα III.4**, και τα οποία εκφράζονται με γραφική παράσταση.

κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της **παρούσας** οδηγίας, στα πρότυπα επισήμανσης των καυσίμων στο πλαίσιο των καθεστώτων του Ευρωπαϊκού Προτύπου (EN), όπως απαριθμούνται **στα σημεία 3α και 4 του παραρτήματος III**, και τα οποία εκφράζονται με γραφική παράσταση.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία στοχεύει στην ορθή ενημέρωση του καταναλωτή όσον αφορά τη συμβατότητα του οχήματός του με το LPG που προσφέρεται στις αντλίες προκειμένου να αποτρέπονται απάτες στην αγορά.

Τροπολογία 99

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Όταν εμφανίζονται οι τιμές των καυσίμων, η τιμή μονάδας που εκφράζεται ως «1 λίτρο ισοδύναμου πετρελαίου» μπορεί να χρησιμοποιηθεί επιπρόσθετα, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω καύσιμο δεν πωλείται ανά λίτρο. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξετάζει την τροποποίηση της οδηγίας 98/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{24γ} προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και η πλήρης διαφάνεια στις τιμές των καυσίμων.

^{24γ} Οδηγία 98/6/ΕΚ 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, 18.3.1998, σ. 27).

Αιτιολόγηση

Η θέσπιση ενός φιλικού προς τον καταναλωτή μοντέλου τιμολόγησης βασιζόμενου σε ισοδύναμα λίτρου θα μπορούσε να είναι χρήσιμη για τη σύγκριση διαφορετικών καυσίμων. Τα κράτη μέλη επί του παρόντος δεν επιτρέπεται να κάνουν χρήση της δυνατότητας αυτής, η οποία, ωστόσο, θα μπορούσε να είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της ευαισθητοποίησης των πελατών και να υπάρξει πλήρης διαφάνεια στις τιμές των καυσίμων.

Τροπολογία 100

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Έως ...*, η Επιτροπή θα έχει υποβάλει νομοθετική πρόταση για να διασφαλίσει ότι οι προμηθευτές καυσίμων θα τυποποιήσουν το χρώμα των σωλήνων και των ακροφυσίων που χρησιμοποιούνται για τη διανομή της βενζίνης και του πετρελαίου ντίζελ στους σταθμούς ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση.

*** ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία: η προθεσμία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο.**

Αιτιολόγηση

Η απαίτηση από τους προμηθευτές καυσίμων να υιοθετήσουν κοινή χρωματική σήμανση για τους διανεμητές είναι απλή εργασία. Θα διευκολύνει τους καταναλωτές να προσδιορίζουν με μεγαλύτερη ευκολία στον σταθμό ανεφοδιασμού το καύσιμο που χρειάζονται. Οι προμηθευτές καυσίμων θα πρέπει να καθιερώσουν κοινά χρώματα ιδίως για τους σωλήνες και τα ακροφύσια που χρησιμοποιούνται για τη διανομή της βενζίνης και του πετρελαίου. Τα υπάρχοντα πρότυπα της CEN δεν προβλέπουν την ύπαρξη κοινής χρωματικής σήμανσης.

Τροπολογία 101

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 *ανατίθεται* στην Επιτροπή *επ' αόριστον*.

Τροπολογία

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 *εκχωρείται* στην Επιτροπή *για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. 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 παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις όσον αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.*

Τροπολογία 102

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με το εθνικό πλαίσιο πολιτικής και την εφαρμογή του έως *[δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*, και ανά 2 έτη στη συνέχεια. Οι εκθέσεις αυτές περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με το εθνικό πλαίσιο πολιτικής και την εφαρμογή του *σε συσχέτισμό με τους εθνικούς στόχους το αργότερο* έως ...*, και ανά 2 έτη στη συνέχεια. Οι εκθέσεις αυτές περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα I.

Στις εκθέσεις αυτές, θα περιλαμβάνεται και μια επεξήγηση των λόγων κάθε τυχόν αναντιστοιχίας μεταξύ των επιτευχθέντων στόχων και των εθνικών στόχων που είχαν καθοριστεί βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας.

* *EE: να προστεθεί η ημερομηνία δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

Τροπολογία 103
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

– εκτίμηση των μέτρων που λαμβάνονται από κάθε κράτος μέλος·

– εκτίμηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των επιπτώσεων στην οικονομία και **το περιβάλλον**·

– πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Τροπολογία 104

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

– εκτίμηση των μέτρων που λαμβάνονται από κάθε κράτος μέλος,
συμπεριλαμβανομένης της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας·

– εκτίμηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των επιπτώσεων στην οικονομία, **στο περιβάλλον** και **στους καταναλωτές**·

– πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 105

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Έως ...*, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προσδιορίζοντας τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ένα εναρμονισμένο υψηλό επίπεδο της ποιότητας των καυσίμων σε όλη την Ένωση. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{24δ} με σκοπό την συμπερίληψη των προδιαγραφών ποιότητας, των μονάδων και των ορίων για τα νέα εναλλακτικά καύσιμα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Ειδικότερα, τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να εξασφαλίζουν την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος, επιτρέποντας την παροχή εναλλακτικών καυσίμων στην ποιότητα που απαιτείται για τη χρήση στους κινητήρες σημερινής και μελλοντικής τεχνολογίας και διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικών επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και άλλων ρύπων.

**** ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.***

^{24δ} Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350, 28.12.1998, σ. 58).

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι ο στόχος της προτεινόμενης οδηγίας είναι να αναπτυχθεί σε όλη την ΕΕ υποδομή για εναλλακτικά καύσιμα, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή καθήκοντα υποβολής πρότασης, στο πλαίσιο της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων (FQD), σχετικά με τις βασικές παραμέτρους αυτών των εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής της FQD, δηλαδή την ανθρώπινη υγεία και τις προδιαγραφές για το περιβάλλον όπως συμβαίνει στην περίπτωση της βενζίνης και του πετρελαίου.

Τροπολογία 106

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 10 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση για μια συνολική ευρωπαϊκή στρατηγική ηλεκτρικής κινητικότητας, η οποία θα στηρίζεται στις βέλτιστες πρακτικές και θα συνυπολογίζει τις ανάγκες των διαφορετικών αγορών και τις εξελίξεις στα κράτη μέλη, με σκοπό την επίτευξη της ευρύτερης δυνατής μεταστροφής προς μια βιώσιμη ηλεκτρική κινητικότητα.

Αιτιολόγηση

Είναι αναγκαία μια διατομεακή ευρωπαϊκή στρατηγική για την ηλεκτρική κινητικότητα ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι για μια βιώσιμη κινητικότητα.

Τροπολογία 107

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα I – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελείται από μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως

Το ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελείται από μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως

οικοδομικές άδειες, άδειες για χώρους στάθμευσης, πιστοποίηση περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, παραχωρήσεις πρατηρίων καυσίμων.

οικοδομικές άδειες, άδειες για χώρους στάθμευσης, πιστοποίηση περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, παραχωρήσεις πρατηρίων καυσίμων.

Για να διασφαλιστεί ότι κάθε αίτηση υποψηφίου προμηθευτή εναλλακτικών καυσίμων θα εγκρίνεται εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος από την υποβολή της, το κανονιστικό πλαίσιο πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τις εφαρμοστέες τεχνικές και διοικητικές διαδικασίες, το προσωπικό, τη μεθοδολογία και τη νομοθεσία ώστε να αποφεύγονται γραφειοκρατικές και νομοθετικές καθυστερήσεις.

Τροπολογία 108

Πρόταση οδηγίας Annex I – point 5 – indent 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– Εθνικοί στόχοι για το 2020 όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τα διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και τις σχετικές υποδομές·

Τροπολογία

– Εθνικοί στόχοι για το 2020 όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τα διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και τις σχετικές υποδομές, **λαμβανομένων υπόψη των στόχων μιας παγκόσμιας μείωσης στην κατανάλωση ενέργειας και πετρελαίου και μείωσης της αστικής συμφόρησης·**

Τροπολογία 109

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα I – σημείο 5 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5 α. Εξελίξεις της αγοράς

Ετήσια έκθεση σχετικά με την εξέλιξη της προσφοράς (πρόσθετη ικανότητα υποδομής) και της ζήτησης (πράγματι χρησιμοποιηθείσα ικανότητα), τις αγορές εναλλακτικών καυσίμων, το άμεσο και το έμμεσο κόστος καθώς και τις αποκλίσεις όσον αφορά τα φορολογικά έσοδα.

Τροπολογία 110

Πρόταση οδηγίας Annex II – title

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος

Τροπολογία

Ελάχιστος αριθμός **προσιτών στο κοινό** σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος

Τροπολογία 111

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα II

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>		
Κράτος μέλος	<i>Αριθμός σημείων επαναφόρτισης (σε χιλιάδες)</i>	Αριθμός δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης (σε χιλιάδες)
BE	<i>207</i>	<i>21</i>
BG	<i>69</i>	<i>7</i>
CZ	<i>129</i>	<i>13</i>
DK	<i>54</i>	<i>5</i>
DE	<i>1503</i>	<i>150</i>
EE	<i>12</i>	<i>1</i>
IE	<i>22</i>	<i>2</i>
EL	<i>128</i>	<i>13</i>
ES	<i>824</i>	<i>82</i>

FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4
<i>Τροπολογία</i>		
Κράτος μέλος	Αριθμός <i>προσιτών στο κοινό</i> σημείων επαναφόρτισης (σε χιλιάδες)	
BE		12
BG		4
CZ		7
DK		3
DE		86
EE		1
IE		1
EL		7
ES		47

FR	55
IT	72
CY	1
LV	1
LT	2
LU	1
HU	4
MT	1
NL	18
AT	7
PL	26
PT	7
RO	6
SI	1
SK	2
FI	4
SE	8
UK	70
HR	2

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής τους μεριμνούν ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής αριθμός προσιτών στο κοινό σημείων επαναφόρτισης, τα οποία να επιτρέπουν τη γρήγορη επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων σε αστικούς οικισμούς. Ο ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα σε κάθε κράτος μέλος πρέπει παράλληλα να εξασφαλίζει ότι το 2020 θα επαρκούν οι υποδομές για έναν πανευρωπαϊκό στόλο ηλεκτρικών 2,3 εκατομμυρίων περίπου οχημάτων ή για ένα ποσοστό ηλεκτρικών οχημάτων 3% περίπου επί των συνολικών πωλήσεων νέων οχημάτων στην ΕΕ.

Τροπολογία 112

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – σημείο 1.1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα σημεία *αργής* επαναφόρτισης

Τα σημεία *κανονικής* επαναφόρτισης

εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **συνδετήρες** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2: 2012.

εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **ρευματολήπτες** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2: 2012.

Τα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης μπορούν να είναι εξοπλισμένα με συμβατό ρευματολήπτη τύπου 2 που θα περιλαμβάνει πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας όπως ένα κλείστρο ασφαλείας, ιδίως με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις σχετικές εθνικές απαιτήσεις. Προς το σκοπό αυτό, το πρότυπο EN 62196-2:2012 πρέπει να αναθεωρηθεί σύντομα και να επικαιροποιηθεί βάσει της τεχνολογικής προόδου και των εξελίξεων στον τομέα της ορθής μηχανολογικής πρακτικής επί θεμάτων ασφαλείας.

Τροπολογία 113

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1– σημείο 1.1– παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα σημεία κανονικής επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα κατηγορίας L πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συνδετήρες, όπως αυτοί περιγράφονται στο IEC/TR 60083 ή, όπου τούτο έχει εφαρμογή, με συνδετήρες όπως εκείνοι που περιγράφονται στο BS 1363. Όταν οι εν λόγω συνδετήρες δεν πληρούν τους εθνικούς κανονισμούς επαναφόρτισης επί του δρόμου, τα σημεία επαναφόρτισης πρέπει να πληρούν το πρότυπο EN 61851-1:2011 και να είναι εφοδιασμένα με συνδετήρες τύπου 3α, όπως αυτοί περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2:2012.

Αιτιολόγηση

Η αναφορά στο πρότυπο IEC/TR 60083 «Ρευματολήπτες (υποδοχές και βύσματα) για οικιακή χρήση και παρόμοιες γενικές χρήσεις που είναι τυποποιημένες στις χώρες μέλη του IEC» (Plugs and socket outlets for domestic and similar general use standardized in member countries of IEC) επιτρέπει, όποτε είναι δυνατόν, τη χρήση μικρότερων σε μέγεθος και αποδοτικότερων ως προς το κόστος συνδετήρων που πληρούν τα πρότυπα που ισχύουν στα διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ.

Τροπολογία 114

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – σημείο 1.2 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με συνδετήρες **τύπου «Combo 2»**, όπως περιγράφονται στο **αντίστοιχο** πρότυπο EN που πρόκειται να εγκριθεί έως το 2014.

Τροπολογία

Τα **νέα** σημεία ταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, **τουλάχιστον** με συνδετήρες **συστημάτων επαναφόρτισης συνδυασμένου συνεχούς/εναλλασσόμενου ρεύματος (AC/DC) «Combo 2»**, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN **62196-3**.

Τροπολογία 115

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – σημείο 1.2 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για μια μεταβατική περίοδο που θα λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2019, τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα μπορούν επιπροσθέτως να είναι εξοπλισμένα με συνδετήρες τύπου «CHAdeMO» μέσω συστημάτων φόρτισης δυο λειτουργιών.

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι η τεχνολογία Combo δεν είναι πλήρως έτοιμη αυτή τη στιγμή και υπάρχουν πάνω

από 650 φορτιστές τύπου CHAdeMO που έχουν ήδη εγκατασταθεί στην Ευρώπη, με περισσότερα από 1.000 που θα αναπτυχθούν μέχρι το τέλος του 2013, είναι σημαντικό να καθοριστεί μια χρονικά περιορισμένη μεταβατική περίοδος όπου αμφότερα τα συστήματα θα μπορούν να αναπτυχθούν, με τελικό στόχο να βρεθεί ένα ενιαίο πρότυπο, όπως αναφέρεται στην πρόταση της Επιτροπής.

Τροπολογία 116

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – στοιχείο 1.2α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1.2α. Σημεία ασύρματης ηλεκτρικής επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Τα σημεία ασύρματης επαναφόρτισης είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας με μια κύρια συσκευή όπως περιγράφεται στο πρότυπο IEC/TS 61980-3, που πρόκειται να εγκριθεί έως το 2014.

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν πρέπει να παρεμποδίζει την ανάπτυξη και καθιέρωση άλλων τεχνολογιών, όπως η ασύρματη επαναφόρτιση, για τις οποίες η καθιέρωση προδιαγραφών σε διεθνές επίπεδο βρίσκεται σήμερα υπό εξέλιξη.

Τροπολογία 117

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – στοιχείο 1.3α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1.3α. Ηλεκτρικός ανεφοδιασμός ακινητοποιημένων αεροσκαφών

Ο ηλεκτρικός ανεφοδιασμός που θα καθιερωθεί στους αερολιμένες προς χρήση για ακινητοποιημένα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού, της εγκατάστασης και της δοκιμής των συστημάτων, πρέπει να πληροί το σχετικό πρότυπο EN [θα καθοριστεί στο τελικό

κείμενο].

Τροπολογία 118

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα III – σημείο 3 – σημείο 3.1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για πλοία πληρούν τα αντίστοιχα πρότυπα EN, που θα εγκριθούν έως το 2014.

Τροπολογία

Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για πλοία πληρούν τα αντίστοιχα πρότυπα EN, που θα εγκριθούν έως το 2014. ***Τα πρότυπα θα πρέπει να είναι συμβατά με τα τρέχοντα διεθνή πρότυπα ή τις εν εξελίξει εργασίες διεθνούς τυποποίησης, κατά περίπτωση.***

Τροπολογία 119

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα III – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG) για μηχανοκίνητα οχήματα

Τα σημεία ανεφοδιασμού LPG συμμορφούνται με τις απαιτήσεις σήμανσης που περιγράφονται στο πρότυπο EN 589:2004.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

I. Πρόταση της Επιτροπής

Η προτεινόμενη οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να σπάσει η εξάρτηση από το πετρέλαιο και να επιταχυνθεί η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα. Καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις για τη δημιουργία εναλλακτικών υποδομών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων και κοινών τεχνικών προδιαγραφών.

Η ελάχιστη κάλυψη σε υποδομές προτείνεται να είναι υποχρεωτική για την ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο και το φυσικό αέριο (CNG και LNG), κλάδους όπου οι αδυναμίες της αγοράς απαιτούν δημόσια παρέμβαση, καθώς και για δύο τρόπους μεταφοράς (οδικές και πλωτές), όπου η ανάπτυξη ενός ελαχίστου αναγκαίου δικτύου δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την υποστήριξη της Ένωσης. Οι κλάδοι αυτοί αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 80% του όγκου των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.

Η προτεινόμενη οδηγία συνοδεύεται από εκτίμηση των επιπτώσεων και από μια ανακοίνωση με ένα στρατηγικό όραμα για την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού πλαισίου εναλλακτικής πολιτικής στα καύσιμα.

II. Γενική άποψη του εισηγητή

Ο εισηγητής χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής ως αναγκαίο μέσο για να αρθεί η εξάρτηση της Ευρώπης από το πετρέλαιο και για μια μεγαλύτερη διαφοροποίηση και ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της. Η προτεινόμενη οδηγία αναμένεται επίσης να συμβάλει στη βελτίωση του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης, να στηρίξει την οικονομική ανάπτυξη, να ενδυναμώσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές.

Μακροπρόθεσμος στόχος θα πρέπει να είναι η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα. Το πετρέλαιο καλύπτει σε ποσοστό άνω του 90% την ενέργεια που καταναλώθηκε στον τομέα των μεταφορών, με το 84% από αυτό να είναι εισαγόμενο, ενώ το κόστος του ανήλθε σε 1 δισ. ευρώ ημερησίως (το 2011), οδηγώντας το εμπορικό ισοζύγιο της ΕΕ σε σημαντικό έλλειμμα ύψους 2,5% του ΑΕγχΠ περίπου.

Είναι αναγκαία κάποια δράση σε επίπεδο ΕΕ δεδομένου ότι η ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων προσκρούει ακόμη σε τεχνολογικές και εμπορικές ανεπάρκειες, στην έλλειψη αποδοχής εκ μέρους των καταναλωτών και στην απουσία επαρκών υποδομών, σε πολλές δε περιπτώσεις στην έλλειψη κοινών τεχνικών προδιαγραφών οι οποίες είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η πανευρωπαϊκή κινητικότητα των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Ο εισηγητής θεωρεί ότι ένα σταθερό πλαίσιο πολιτικής με δεσμευτικούς στόχους για τη δημιουργία υποδομών είναι κρίσιμης σημασίας για την προσέλκυση των ιδιωτικών επενδύσεων στα εναλλακτικά καύσιμα και στην ανάπτυξη των υποδομών, ενώ η παροχή κινήτρων και η δημόσια στήριξη θα είναι ουσιώδους σημασίας στα αρχικά στάδια δίνοντας

ώθηση στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Η χρηματοδότηση εκ μέρους της ΕΕ μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στηρίζοντας τα κράτη μέλη προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους που θέτει η προτεινόμενη οδηγία.

Ο εισηγητής έχει συμπεριλάβει στο παρόν σχέδιο έκθεσης μια σειρά τροπολογιών με ευρύτερο στόχο τη συμπλήρωση των διατάξεων της πρότασης της Επιτροπής και τη διεύρυνση των στόχων της. Κατά τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης, ο εισηγητής πραγματοποίησε ευρείες διαβουλεύσεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και έλαβε επίσης υπόψη τα πορίσματα της δημόσιας ακρόασης που διοργάνωσε η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού στις 18 Ιουνίου 2013. Οι γνωμοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών ελήφθησαν επίσης δεόντως υπόψη.

Οι τροπολογίες που προτείνονται από τον εισηγητή καλύπτουν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα θέματα:

α) Ενίσχυση των εθνικών πλαισίων πολιτικής για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και της σχετικής υποδομής

Ορισμένα κράτη μέλη υιοθέτησαν φιλόδοξους στόχους για τη διάδοση των εναλλακτικών καυσίμων και έλαβαν πρωτοβουλίες όσον αφορά υποδομές, που επέτρεψαν να σημειωθεί κάποια πρόοδος. Σε άλλα κράτη μέλη, οι συζητήσεις για τη λήψη πρωτοβουλιών ξεκίνησαν μόλις πρόσφατα και η πρόοδος είναι αργή. Επί του παρόντος, η πλειοψηφία των κρατών μελών δεν διαθέτει επαρκή αριθμό προσιτών για το κοινό σημείων επαναφόρτισης και δεν έχουν ανακοινωθεί πολιτικές για την ανάπτυξη ενός επαρκούς δικτύου εγκαταστάσεων επαναφόρτισης. Ο εισηγητής τονίζει τη σημασία της προετοιμασίας και της εφαρμογής ολοκληρωμένων εθνικών πλαισίων πολιτικής με φιλόδοξους στόχους για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και της σχετικής υποδομής έως το 2020.

β) Υιοθέτηση μια στρατηγικής προσέγγισης για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τους τρόπους μεταφοράς

Μια συνεπής μακροπρόθεσμη στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα πρέπει να καλύπτει τις ενεργειακές ανάγκες όλων των τρόπων μεταφοράς, περιλαμβανομένων εκείνων για τους οποίους οι εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με τα ορυκτά καύσιμα είναι περιορισμένες. Ο εισηγητής τονίζει την ανάγκη για μια στρατηγική προσέγγιση που θα βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη δέσμη εναλλακτικών καυσίμων, ώστε η τεχνολογία να παραμείνει ουδέτερη. Όσον αφορά τα καύσιμα, δεν υπάρχει μια μοναδική λύση για το μέλλον της κινητικότητας και όλες οι βασικές εναλλακτικές επιλογές ως προς τα καύσιμα πρέπει να εξετάζονται, με ιδιαίτερη έμφαση στις ανάγκες κάθε τρόπου μεταφοράς. Οι υφιστάμενοι περιορισμοί στην ανάπτυξη των καθαρών καυσίμων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς πρέπει να αντιμετωπιστούν δεόντως.

γ) Παροχή ευφών και περιεκτικών λύσεων για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων

Οι διαφορετικές τεχνολογικές επιλογές σε διαφορετικά μέρη της Ευρώπης έχουν οδηγήσει σε κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς, παρεμποδίζοντας την ανά την Ευρώπη κινητικότητα

όσων οχημάτων κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Η πιο επείγουσα ενέργεια είναι η εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τη διεπαφή ηλεκτρικών οχημάτων και σημείων επαναφόρτισης ώστε να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η πανευρωπαϊκή κινητικότητα των οχημάτων αυτών.

Μέχρι πρόσφατα, η ευρωπαϊκή βιομηχανία δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε συμφωνία σχετικά με ένα ενιαίο πρότυπο για τους συνδεδετές φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων. Ένα βασικό σημείο απόκλισης, εκτός από τις διαφορετικές τεχνολογικές λύσεις που διατίθενται στην αγορά, είναι η νομική υποχρέωση σε διάφορα κράτη μέλη για έναν ενισχυμένο μηχανισμό προστασίας της επαφής με τον ηλεκτροδότη, υπό μορφή κλειστρου ασφαλείας.

Ο εισηγητής αναγνωρίζει την ανάγκη μιας ενιαίας λύσης για τους συνδεδετές, με σκοπό τη διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την ΕΕ. Έχοντας παρακολουθήσει πιο πρόσφατες συζητήσεις στους κύκλους της βιομηχανίας, ο εισηγητής υποστηρίζει την προτεινόμενη από την Επιτροπή τεχνική λύση ενός συνδεδετήρα τύπου 2, υπό τον όρο να μπορεί να καλύψει και τις απαιτήσεις εκείνων των κρατών μελών όπου οι ρευματολήπτες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με κλείστρα.

Από την άλλη πλευρά, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να αποτελεί εμπόδιο στην ανάπτυξη και την καθιέρωση άλλων τεχνολογιών επαναφόρτισης, όπως η ασύρματη φόρτιση, για την οποία η τυποποίηση σε διεθνές επίπεδο είναι επί του παρόντος σε εξέλιξη. Ο εισηγητής υποστηρίζει συνεπώς να συμπεριληφθούν στην οδηγία οι τεχνικές προδιαγραφές για την ασύρματη φόρτιση.

δ) Διεύρυνση των σημείων ανεφοδιασμού σε υδρογόνο

Η τεχνολογία για τα οχήματα κυψέλης καυσίμου υδρογόνου έχει εξελιχθεί, και βρίσκει πρακτική εφαρμογή στα επιβατικά οχήματα, τα αστικά λεωφορεία, τα ελαφρά φορτηγά και στις εφαρμογές πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η απόδοση, η ακτίνα διαδρομής και οι χρόνοι ανεφοδιασμού τους είναι μεγέθη συγκρίσιμα με αυτά των βενζινοκίνητων και των ντιζελοκίνητων οχημάτων. Επί του παρόντος χρησιμοποιούνται περισσότερα από 500 οχήματα και έχουν τεθεί σε λειτουργία περίπου 120 σταθμοί φόρτισης υδρογόνου. Η βιομηχανία έχει ανακοινώσει τη διάδοση οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των υδρογονοκίνητων δίκυκλων, για τα επόμενα χρόνια και αρκετά κράτη μέλη σχεδιάζουν τη δημιουργία δικτύων επαναφόρτισης υδρογόνου. Τα βασικά ζητήματα είναι το υψηλό κόστος των κυψελών καυσίμου και η απουσία ενός δικτύου υποδομών ανεφοδιασμού. Βιομηχανικές μελέτες καταδεικνύουν ότι το κόστος μπορεί να μειωθεί στα επίπεδα των συμβατικών πετρελαιοκίνητων και ντιζελοκίνητων οχημάτων έως το 2025¹. Λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα πλεονεκτήματα του εναλλακτικού αυτού καυσίμου, ο εισηγητής προτείνει να διευρυνθεί η κάλυψη των σημείων ανεφοδιασμού υδρογόνου, μέσω μιας ενισχυμένης ανάπτυξης στις αστικές περιοχές, αλλά και αργότερα, στα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων τέτοια σημεία ανεφοδιασμού δεν υπάρχουν ακόμη.

ε) Δημιουργία σημείων ανεφοδιασμού LNG σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων», COM(2013)0017, σ.8

εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Το φυσικό αέριο σε υγροποιημένη μορφή (LNG) με υψηλή ενεργειακή πυκνότητα προσφέρει, σε σύγκριση με το ντίζελ, μια συμφερότερη εναλλακτική λύση για τις πλωτές δραστηριότητες (μεταφορές, υπηρεσίες ανοικτής θαλάσσης, αλιεία), τις μεταφορές με φορτηγά οχήματα και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με χαμηλότερες εκπομπές ρύπων και CO₂ και υψηλότερη ενεργειακή απόδοση. Ο εισηγητής θεωρεί αναγκαία την αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ που είναι σημαντικά για τα σκάφη που δεν εκτελούν μεταφορές, ιδίως τα αλιευτικά σκάφη. Αν και η βάση για την ανάπτυξη των υποδομών LNG θα πρέπει να είναι το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, άλλα στοιχεία θα μπορούσαν να έχουν σημασία κατά τη δημιουργία ενός δικτύου σημείων ανεφοδιασμού LNG τόσο στους θαλάσσιους λιμένες όσο και στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές ανάγκες της αγοράς και τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού καυσίμων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα στην ανάπτυξη των υποδομών LNG.

στ) Αύξηση της πυκνότητας του δικτύου σημείων ανεφοδιασμού CNG

Η τεχνολογία των οχημάτων φυσικού αερίου είναι ώριμη για την ευρεία αγορά, με σχεδόν 1 εκατ. οχήματα σε κυκλοφορία στην Ευρώπη και περίπου 3.000 σταθμούς ανεφοδιασμού. Επιπλέον σταθμοί ανεφοδιασμού θα μπορούσαν εύκολα να προμηθεύονται φυσικό αέριο από το υπάρχον πυκνό δίκτυο διανομής φυσικού αερίου στην Ευρώπη, εφόσον η ποιότητα του αερίου είναι ικανοποιητική για τα οχήματα CNG¹. Ως εκ τούτου, ο εισηγητής προτείνει μεγαλύτερη πυκνότητα του δικτύου διανομής CNG με βραχύτερες αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού, μεταξύ άλλων στις αστικές περιοχές.

ς) Εξασφάλιση της ποιότητας των εναλλακτικών καυσίμων

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα εναρμονισμένο υψηλό επίπεδο ποιότητας των καυσίμων σε όλη την Ένωση, ο εισηγητής καλεί την Επιτροπή να προτείνει τροποποίηση της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων [Directive 98/70/EC], προκειμένου να συμπεριλάβει τα πρότυπα ποιότητας για τα εναλλακτικά καύσιμα που καλύπτονται από την παρούσα πρόταση. Ειδικότερα, η αναθεώρηση της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων πρέπει να εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος και να προβλέπει την επαρκή για την ποιότητα των καυσίμων για τις τρέχουσες και μελλοντικές τεχνολογίες για τους κινητήρες.

η) Ενίσχυση της ενημέρωσης του καταναλωτή για τα εναλλακτικά καύσιμα

Είναι σημαντική η εναρμόνιση των καταναλωτικών πληροφοριών για την ποιότητα των καυσίμων και τη συμβατότητα των οχημάτων και για τη διαθεσιμότητα σημείων επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού, καθώς και για τις περιβαλλοντικές πτυχές, τις οικονομικές πτυχές και τις πτυχές που αφορούν την ασφάλεια, ώστε να έχουν την αποδοχή των καταναλωτών. Ο εισηγητής τάσσεται υπέρ της παροχής πλήρους και με διαφάνεια ενημέρωσης των καταναλωτών σχετικά με την τιμολόγηση και το ενεργειακό περιεχόμενο των εναλλακτικών καυσίμων.

¹ ομοίως, σ. 6.

24.10.2013

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων
(COM(2013)0018 – C7 0022/2013 – 2013/0012(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Νίκη Τζαβέλα

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Τα οχήματα που δεν χρησιμοποιούν πετρελαϊκά προϊόντα είναι, ως γνωστόν, δύσκολο να πωληθούν, κυρίως επειδή δεν υπάρχουν άμεσα διαθέσιμες δυνατότητες ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης ούτε σε εθνικό ούτε σε διασυνοριακό επίπεδο. Σήμερα είναι δύσκολο οι νέες τεχνολογίες και τα νέα οχήματα να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά και να έχουν σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα οδηγία έχει ως στόχο να δημιουργήσει κίνητρα και να στείλει μηνύματα για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην ανάπτυξη και την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου να διευκολυνθούν οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός.

Αφενός, πρέπει να σχεδιαστούν μέτρα για να εξασφαλιστεί η τροφοδοσία νέων οχημάτων, όπως των ηλεκτρικών οχημάτων. Αφετέρου, η επέμβαση στην αγορά συνεπάγεται κάποιο κόστος για τις κυβερνήσεις και τους καταναλωτές. Επιπλέον, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι η πραγματοποίηση επενδύσεων στις υποδομές θα είναι ενδεχομένως ατελέσφορη και αντιπαραγωγική αν η σχετική τεχνολογία δεν είναι έτοιμη ή δεν έχει ακόμη δοκιμαστεί. Ειδικότερα, τα αυτοκίνητα που κινούνται με υδρογόνο δεν φαίνεται να είναι ακόμα έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης εκφράζει επιδοκimasία για τις προσπάθειες ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, οι οποίες θα συμβάλουν στη σταθερή μείωση της εξάρτησης της Ένωσης από το πετρέλαιο. Η συντάκτρια της γνωμοδότησης τονίζει ότι οι επενδύσεις πρέπει να υπαγορεύονται κατά πρώτο λόγο από τη ζήτηση της αγοράς, και να στηρίζονται σε τεχνολογικά ουδέτερη βάση. Επιπλέον, η εισηγήτρια είναι πεπεισμένη ότι η Ένωση πρέπει να διαθέσει τα κατάλληλα κονδύλια για έρευνα και ανάπτυξη, έτσι ώστε οι νέες τεχνολογίες να υιοθετηθούν ευκολότερα από την αγορά και να επιταχυνθεί η ανάπτυξή τους. Επίσης, η εισηγήτρια θεωρεί τις προσπάθειες της ΕΕ για τυποποίηση καθοριστικές όσον

αφορά την παρούσα πρόταση, δεδομένης της σημαντικής διασυνοριακής διάστασης της συγκεκριμένης οδηγίας. Τέλος, προκειμένου να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα απεξάρτησης της Ένωσης από τον άνθρακα, είναι σημαντικό να συνεχίσει η ευρωπαϊκή αγορά να βρίσκεται στην πρωτοπορία, με πρωτοβουλίες όπως αυτή.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών και των εθνικών εμπειρογνομόνων, καθώς και την εμπειρογνομοσύνη, η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου και απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Τροπολογία

(4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών και των εθνικών εμπειρογνομόνων, καθώς και την εμπειρογνομοσύνη, η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, **τα παραφινικά καύσιμα**, το φυσικό αέριο **(ενδεχομένως σχιστολιθικό φυσικό αέριο)**, **το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG)** και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου και απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Πρέπει να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς με την ασυντόνιστη εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Τα

Τροπολογία

(6) Πρέπει να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς με την ασυντόνιστη εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Τα

συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να περιγράφουν τους σκοπούς, τους στόχους, τις δράσεις στήριξης τους για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να τεθούν σε λειτουργία. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα. Ο συντονισμός των εθνικών αυτών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους πρέπει να διασφαλισθεί **από την Επιτροπή, μέσω περιοδικής αξιολόγησης αυτών.**

Τροπολογία 3
Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών. **Ο κανονισμός πρέπει να παρέχει τα σωστά κίνητρα, συγκεκριμένα με την επιδίωξη της σύγκλισης των πλαισίων.** Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να περιγράφουν τους σκοπούς, τους στόχους, τις δράσεις στήριξης τους για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να τεθούν σε λειτουργία. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα. Ο συντονισμός των εθνικών αυτών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους πρέπει να διασφαλισθεί, **η δε Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει όλα τα μέσα και τις πηγές για την προώθηση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.**

Τροπολογία

(6α) Κατά τη θέσπιση των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν πλήρως υπόψη τις επιπτώσεις της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους καταναλωτές και στα φορολογικά έσοδα, καθώς και στην αποδοτικότητα των μελλοντικών επενδύσεων για την

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την ΕΕ, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται να κατασκευασθούν νέα δίκτυα υποδομών, ιδίως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου (LNG και CNG).

Τροπολογία

(10) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την ΕΕ, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται να κατασκευασθούν νέα δίκτυα υποδομών, ιδίως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου (LNG και CNG). ***Υπενθυμίζεται η σημασία της τεχνολογικής ανάπτυξης, της επίδειξης και των υποδομών, ιδίως, στον τομέα του υδρογόνου.***

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10α) Τα πρότυπα που αφορούν τον εξοπλισμό για τα σημεία επαναφόρτισης βασικής ή υψηλής ισχύος θα πρέπει να θεωρούνται εναρμονισμένα αφού καταρτιστούν με βάση κοινή συμφωνία, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III.1.1 και στο παράρτημα III.1.2, και δημοσιευτούν σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες.

Τα πρότυπα αυτά πρέπει να προσαρμόζονται στην τεχνολογική πρόοδο και την εξέλιξη της ορθής τεχνικής πρακτικής σε θέματα ασφαλείας.

Τροπολογία

(10α) Τα πρότυπα που αφορούν τον εξοπλισμό για τα σημεία επαναφόρτισης βασικής ή υψηλής ισχύος θα πρέπει να θεωρούνται εναρμονισμένα αφού καταρτιστούν με βάση κοινή συμφωνία, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III.1.1 και στο παράρτημα III.1.2, και δημοσιευτούν σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες.

Τα πρότυπα αυτά πρέπει να προσαρμόζονται στην τεχνολογική πρόοδο και την εξέλιξη της ορθής τεχνικής πρακτικής σε θέματα ασφαλείας.

Σε ολόκληρο το κείμενο, η λέξη «αργή» αντικαθίσταται από «βασική».

Τροπολογία 6
Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Η ηλεκτρική ενέργεια είναι **καθαρό καύσιμο**, ιδιαίτερα **ελκυστικό** για την κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων **και ηλεκτρικών δίκυκλων** σε αστικούς οικισμούς, και μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να **διασφαλίσουν ότι** τα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα κατασκευάζονται με επαρκή κάλυψη, **τουλάχιστον στο διπλάσιο του αριθμού των οχημάτων, και ότι το 10% αυτών είναι** προσβάσιμα στο κοινό, εστιάζοντας κυρίως σε αστικούς οικισμούς. Οι ιδιώτες κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Πρέπει να θεσπισθούν ρυθμιστικές διατάξεις από τις δημόσιες αρχές για τους πολίτες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αναπτυξιακοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία 7
Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Τα οχήματα υδρογόνου, καθώς και τα

Τροπολογία

(11) Η ηλεκτρική ενέργεια **που προέρχεται από αειφόρες πηγές** είναι ιδιαίτερα **ελκυστική** για την κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων, **ιδίως εκείνων που χρησιμοποιούνται για μαζικές μεταφορές, καθώς και ηλεκτρικών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών** σε αστικούς οικισμούς, και μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να **φροντίσουν ώστε** τα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα **να** κατασκευάζονται με επαρκή κάλυψη **(θα πρέπει να είναι σε επαρκή αριθμό** προσβάσιμα στο κοινό), **λαμβάνοντας υπόψη τις γεωγραφικές και κοινωνικοοικονομικές πτυχές και εστιάζοντας** κυρίως σε αστικούς οικισμούς. Οι ιδιώτες κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Πρέπει να θεσπισθούν ρυθμιστικές διατάξεις από τις δημόσιες αρχές για τους πολίτες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αναπτυξιακοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία

(17) Τα οχήματα υδρογόνου, καθώς και τα

μηχανοκίνητα δίκυκλα υδρογόνου, έχουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης στην αγορά, αλλά η δημιουργία επαρκούς υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι απαραίτητη για να επιτρέψει την ανάπτυξη οχημάτων υδρογόνου σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Τροπολογία 8 **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 18**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να **διασφαλίζουν τη δημιουργία** δημοσίως **προσβάσιμων υποδομών** για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, με αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού για μηχανοκίνητα οχήματα που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς. Τούτο θα επέτρεπε την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία 9 **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

μηχανοκίνητα δίκυκλα υδρογόνου, έχουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης στην αγορά, αλλά η δημιουργία επαρκούς υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι απαραίτητη για να επιτρέψει **μακροπρόθεσμα** την ανάπτυξη οχημάτων υδρογόνου σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Τροπολογία

(18) Τα κράτη μέλη **που επιλέγουν τη χρήση υδρογόνου στις μεταφορές** θα πρέπει να **φροντίζουν να δημιουργείται, καθώς θα ωριμάζει η τεχνολογία,** δημοσίως **προσβάσιμη υποδομή** για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, με αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού για μηχανοκίνητα οχήματα που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς. Τούτο θα **διευκόλυνε** την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία

(18α) Προκειμένου να εξασφαλιστεί και να διαφυλαχτεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, θα διατεθεί η αναγκαία ενωσιακή χρηματοδότηση για περαιτέρω έρευνα και ανάπτυξη με αντικείμενο τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, δεδομένου ότι σήμερα, στον τομέα της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών, όπως ηλεκτρικών συσσωρευτών για ηλεκτρικά οχήματα, τον κεντρικό ρόλο

τον έχουν τρίτες χώρες.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να **διασφαλίζουν τη δημιουργία** δημοσίως **προσβάσιμων υποδομών** για τον εφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) , σε αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου εντός της **εθνικής επικράτειας**, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς.

Τροπολογία

(20) Τα κράτη μέλη **που τα επιλέγουν** θα πρέπει να **φροντίζουν να δημιουργούνται** δημοσίως **προσβάσιμες υποδομές** για τον εφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) , σε αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου εντός της **Ένωσης**, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Με βάση την αυξανόμενη ποικιλομορφία στον τύπο των καυσίμων για μηχανοκίνητα οχήματα σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας στις οδικές μεταφορές των πολιτών σε ολόκληρη την Ένωση, είναι αναγκαίο να παρέχονται στους καταναλωτές σαφείς και εύληπτες πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα του σχήματός τους με διάφορα καύσιμα που προσφέρονται στην αγορά καυσίμων κίνησης της Ένωσης, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία

Τροπολογία

(24) Με βάση την αυξανόμενη ποικιλομορφία στον τύπο των καυσίμων για μηχανοκίνητα οχήματα σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας στις οδικές μεταφορές των πολιτών σε ολόκληρη την Ένωση, είναι αναγκαίο να παρέχονται στους καταναλωτές σαφείς και εύληπτες πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα του σχήματός τους με διάφορα καύσιμα που προσφέρονται στην αγορά καυσίμων κίνησης της Ένωσης, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία

98/70/EK όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τροποποιείται η οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ

98/70/EK όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τροποποιείται η οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ ***Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο να τυποποιηθούν σε επίπεδο ΕΕ τα χρώματα στους σωλήνες και τα ακροφύσια που χρησιμοποιούνται στα πρατήρια για τη διανομή καυσίμων.***

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Προκειμένου να διασφαλιστεί η προσαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στην ανάπτυξη της αγοράς και την τεχνολογική πρόοδο, ***η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή*** όσον αφορά το χαρτοφυλάκιο των εναλλακτικών καυσίμων, τα χαρακτηριστικά της υποδομής και την επαρκή κάλυψη, καθώς και τα πρότυπα για τα καύσιμα. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων.

Τροπολογία

(25) Προκειμένου να διασφαλιστεί η προσαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στην ανάπτυξη της αγοράς και την τεχνολογική πρόοδο, ***η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, ιδίως*** όσον αφορά το χαρτοφυλάκιο των εναλλακτικών καυσίμων, τα χαρακτηριστικά της υποδομής και την επαρκή κάλυψη, καθώς και τα πρότυπα για τα καύσιμα. ***Στο πλαίσιο αυτό, έχει ιδιαίτερη σημασία να προβεί η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομώνων.***

Τροπολογία 13
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να τερματισθεί η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο, και ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και σημείων ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο (LNG και CNG) και υδρογόνο.

Τροπολογία

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να **μειωθεί** η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο, και ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και σημείων ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο (LNG και CNG) και υδρογόνο.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- τα συνθετικά καύσιμα,

Τροπολογία

- τα συνθετικά καύσιμα, **όπως για παράδειγμα ο διμεθυλαιθέρας,**

Αιτιολόγηση

Ο διμεθυλαιθέρας είναι ένα καύσιμο ήδη καθιερωμένο στην αγορά, και θα πρέπει να αναφέρεται ειδικά.

Τροπολογία 15
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) «σημείο επαναφόρτισης»: **σημείο αργής επαναφόρτισης ή σημείο ταχείας επαναφόρτισης ή εγκατάσταση αντικατάστασης συσσωρευτή ηλεκτρικού οχήματος·**

Τροπολογία

(2) «σημείο επαναφόρτισης»: **ειδικό σημείο στάθμευσης που περιλαμβάνει εξοπλισμό για την επαναφόρτιση μεμονωμένων οχημάτων (δηλαδή για φόρτιση βασικής και/ή υψηλής ισχύος**

και/ή για ασύρματη φόρτιση).

Σε ολόκληρο το κείμενο, οι λέξεις «αργή» και «χαμηλή» αντικαθίστανται από «βασική».

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) «σημείο επαναφόρτισης **χαμηλής ισχύος**»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μικρότερη ή ίση των 22 kW.

Τροπολογία

(3) «σημείο επαναφόρτισης **βασικής ισχύος**»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μικρότερη ή ίση των 3,7 kW.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μεγαλύτερη των 22 kW.

Τροπολογία

(4) «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τον άμεσο εφοδιασμό ηλεκτρικού οχήματος με ηλεκτρική ενέργεια με ισχύ μεγαλύτερη των 3,7 kW.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει πρόσβαση στους χρήστες χωρίς διακρίσεις.

Τροπολογία

(5) «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει **διαλειτουργική** πρόσβαση στους χρήστες **σε επίπεδο ΕΕ**, χωρίς διακρίσεις,

*με σύστημα πληρωμής ευρέως αποδεκτό
σε ολόκληρη την ΕΕ, το οποίο δεν εισάγει
διακρίσεις·*

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– μέτρα για τη στήριξη της ζήτησης

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*– αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία
ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός
του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ που είναι
σημαντικά για τα σκάφη που δεν
εκτελούν μεταφορές, ιδίως τα αλιευτικά
σκάφη·*

*– αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία
ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός
του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ·*

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*– αξιολόγηση του αντίκτυπου της
ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών
καυσίμων στα φορολογικά έσοδα και
στους καταναλωτές·*

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 10 β (νέα)

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 για την τροποποίηση του καταλόγου των στοιχείων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και τις πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθεται σε λειτουργία ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και τουλάχιστον ο αριθμός που ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος II, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

1. Κάθε δύο χρόνια, τα κράτη μέλη φροντίζουν, στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους, για τη δημιουργία ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, υπολογιζόμενου με βάση τον υφιστάμενο στόλο ηλεκτροκίνητων οχημάτων και την αύξηση που προβλέπεται για τα επόμενα έτη, με στόχο να επιτευχθεί ο αριθμός που ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος II. Το παράρτημα II χρησιμεύει ως οδηγός για τον αριθμό που θα επιδιώξουν να δημιουργήσουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα στοιχεία σχετικά με τις ετήσιες ταξινομήσεις ηλεκτρικών οχημάτων στην ΕΕ, και έως την 1.1.2017 επανεξετάζει τον αριθμό των απαιτούμενων σημείων

επαναφόρτισης.

(Η ορολογία που επιλέχτηκε ισχύει και για τα παρόμοια άρθρα σε ολόκληρη την οδηγία.)

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τουλάχιστον το 10% των σημείων επαναφόρτισης είναι δημοσίως προσβάσιμα.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα σημεία **αργής** επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.1. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου **2015**.

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.2. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017.

Τα κράτη μέλη **εξασφαλίζουν ότι ο** εξοπλισμός των σημείων **αργής και ταχείας** επαναφόρτισης σύμφωνα με το παράρτημα III.1.1 και το παράρτημα III.1.2 διατίθεται με θεμιτούς, εύλογους και ισότιμους όρους.

Τροπολογία

3. Τα σημεία επαναφόρτισης **βασικής ισχύος** για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.1. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου **2017**.

Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.2. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017.

Τα κράτη μέλη **φροντίζουν ώστε ο** εξοπλισμός των σημείων επαναφόρτισης **βασικής και υψηλής ισχύος** σύμφωνα με το παράρτημα III.1.1 και το παράρτημα III.1.2 να διατίθεται με θεμιτούς, εύλογους και ισότιμους όρους **και να επιτρέπει την αναγκαία ευελιξία, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των ειδικών απαιτήσεων ασφαλείας που επιβάλλονται σε εθνικό επίπεδο.**

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – σημείο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1) Για την ελαχιστοποίηση της πολυπλοκότητας που συνεπάγεται η επαναφόρτιση σε διάφορα σημεία επαναφόρτισης, πρέπει τα σημεία αυτά να είναι εξοπλισμένα με ρευματολήπτη εναλλασσόμενου και συνεχούς ρεύματος (AC/DC).

Αιτιολόγηση

Η ύπαρξη συνδυασμένου συστήματος επαναφόρτισης για τα ηλεκτρικά οχήματα επιτρέπει τόσο την τυπική όσο και την ταχεία επαναφόρτιση με βύσμα φόρτισης οχήματος, και ελαχιστοποιεί την πολυπλοκότητα της διαδικασίας επαναφόρτισης.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα σημεία ασύρματης επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.3, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Αιτιολόγηση

Η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να αποτρέπει την ανάπτυξη και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών επαναφόρτισης, όπως η ασύρματη φόρτιση.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. **Όλα τα** δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα **είναι εξοπλισμένα** με ευφυή συστήματα μέτρησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 28 της οδηγίας 2012/27/ΕΕ **και πληρούν** τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία

6. **Για την επαναφόρτιση σε** δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα **παρέχονται ευφυή και διαφανή** συστήματα μέτρησης, **είτε μεμονωμένα είτε συνολικά**, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 28 της οδηγίας 2012/27/ΕΕ, **τα οποία ικανοποιούν** τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 4 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Το παράρτημα I.1 στοιχείο η) και το τελευταίο εδάφιο του παραρτήματος I.2 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ εφαρμόζονται για τα στοιχεία για την κατανάλωση και το σύστημα μέτρησης του σημείου επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία

7. Το παράρτημα I.1 στοιχείο η) και το τελευταίο εδάφιο του παραρτήματος I.2 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ εφαρμόζονται για τα στοιχεία για την κατανάλωση και το σύστημα μέτρησης του σημείου επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων **σε ιδιωτικούς χώρους του καταναλωτή.**

Αιτιολόγηση

Τα δημόσια σημεία επαναφόρτισης ενδέχεται να μην απαιτούν λεπτομερείς διατάξεις τιμολόγησης, εάν παρέχονται ως τμήμα υπηρεσίας προς τους πελάτες.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 4 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν στους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος στο

Τροπολογία

8. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν στους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος στο

οποίο είναι εγγεγραμμένος ο προμηθευτής. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν ταυτόχρονα συμβάσεις προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας με διάφορους προμηθευτές, ούτως ώστε να μπορεί να συνάπτεται χωριστή σύμβαση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για ηλεκτρικό όχημα.

οποίο είναι εγγεγραμμένος ο προμηθευτής. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν ταυτόχρονα συμβάσεις προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας με διάφορους προμηθευτές, ούτως ώστε να μπορεί να συνάπτεται χωριστή σύμβαση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για ηλεκτρικό όχημα. **Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα ανωτέρω να μην συνεπάγονται ξεχωριστά τέλη σύνδεσης και να μην απαιτείται χωριστή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος.**

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να δημιουργηθούν νέες αγορές ηλεκτρικών οχημάτων και να υποστηριχθούν οι ανεξάρτητοι πάροχοι υπηρεσιών, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν κανονιστικοί φραγμοί που να εμποδίζουν τη χωριστή παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικά οχήματα.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να είναι λογικές **και να μην περιλαμβάνουν τυχόν χρηματική ποινή ή απαγορευτικά τέλη για επαναφόρτιση ηλεκτρικού οχήματος από τον χρήστη που δεν έχει συμβατικές σχέσεις με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης.**

Τροπολογία

10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να είναι **διαφανείς και** λογικές. **Οι μειώσεις τιμών για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν συμβατικές σχέσεις με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης πρέπει να επισημαίνονται σαφώς.**

Αιτιολόγηση

Για να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή ευχρηστία για τους καταναλωτές, οι πληροφορίες προς τους καταναλωτές πρέπει να είναι σαφείς και ευδιάκριτες.

Τροπολογία 33
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη **στο έδαφος των οποίων υπάρχουν ήδη κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο** μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, **σε μεταξύ τους απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 km**, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων **υδρογόνου σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια**, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2020.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη **που επιλέγουν την ανάπτυξη σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής τους όπως ορίζεται στο άρθρο 3, φροντίζουν** να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, **ιδίως στις αστικές περιοχές, προκειμένου να εξασφαλίζεται επαρκώς η κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου**, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2020, **με την προϋπόθεση να είναι οικονομικά βιώσιμη η λειτουργία αυτών των σημείων ανεφοδιασμού.**

Τροπολογία 34
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη **μεριμνούν** ώστε τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να διατίθενται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-M) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη **φροντίζουν** ώστε τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να διατίθενται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-M) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία 35
Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές

Τροπολογία

4. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές

πλωτές μεταφορές πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.1 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

πλωτές μεταφορές *καθώς και οι αναγκαίες σχετικές εγκαταστάσεις (όπως οι δεξαμενές αποθήκευσης, οι πλωτές γέφυρες κ.λπ.)* πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.1 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Τα κράτη μέλη *μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, με μέγιστες αποστάσεις 150 km, για να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται με CNG σε ολόκληρη την Ένωση* το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Τροπολογία

6. Τα κράτη μέλη *φροντίζουν ώστε* το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 *να υπάρχει ένας ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με την προϋπόθεση να είναι οικονομικά βιώσιμη η λειτουργία αυτών των σημείων ανεφοδιασμού.*

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 6α

Παροχή υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) κίνησης

Τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 να υπάρχει επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, σε μέγιστες αποστάσεις 150 km, προκειμένου τα οχήματα που κινούνται με ΥΦΑ να μπορούν να κυκλοφορούν σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια. Σε κράτη όπου το ΥΦΑ είναι ήδη

καθιερωμένο, πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια ώστε τα σημεία ανεφοδιασμού στους αυτοκινητοδρόμους να καλύπτουν όλους τους τύπους οχημάτων.

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να διατίθενται σχετικές, σαφείς και απλές πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα μεταξύ όλων των καυσίμων στην αγορά και των οχημάτων:

Τροπολογία

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να διατίθενται σχετικές, σαφείς και απλές πληροφορίες όσον αφορά **τις προδιαγραφές και** τη συμβατότητα μεταξύ όλων των καυσίμων στην αγορά και των οχημάτων:

Αιτιολόγηση

Μόνο η σαφής κατανόηση όλων των πληροφοριών σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα διευκολύνει την αξιολόγηση του καταναλωτή και στηρίζει παράλληλα την αποδοχή των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) επί του οχήματος. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από [την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], καθώς και για όλα τα άλλα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από την ημερομηνία του **πρώτου** τεχνικού ελέγχου του οχήματος από την [ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].

Τροπολογία

γ) επί του οχήματος. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από [την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], καθώς και για όλα τα άλλα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από την ημερομηνία του **επόμενου** τεχνικού ελέγχου του οχήματος **μετά** την [ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Μετά τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας και με την επιφύλαξη της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση σύμφωνα με την οποία απαιτείται από τους προμηθευτές καυσίμων να τυποποιήσουν τα χρώματα στους εύκαμπτους σωλήνες και τα ακροφύσια που χρησιμοποιούνται στα πρατήρια για τη διανομή των καυσίμων, σε ολόκληρο το έδαφος της ΕΕ.

Αιτιολόγηση

Η έγκριση κοινών χρωμάτων για την παράδοση καυσίμων σε ολόκληρη την ΕΕ θα βελτιώσει τη γνώση και την κατανόηση των καταναλωτών όσον αφορά τα διαφορετικά διαθέσιμα καύσιμα.

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, στις οποίες να καθορίζει την ακριβή τοποθεσία των πληροφοριών για τη συμβατότητα επί του οχήματος και τη γραφική παράστασή τους, ώστε να διασφαλίζει την εναρμόνισή τους σε ολόκληρη την Ένωση. Όταν τα καθεστώτα EN που περιλαμβάνουν τα πρότυπα επισήμανσης των καυσίμων δεν είναι διαθέσιμα ή κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό

4. Όταν τα καθεστώτα EN που περιλαμβάνουν τα πρότυπα επισήμανσης των καυσίμων δεν είναι διαθέσιμα ή κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των παραμέτρων της επισήμανσης των καυσίμων για τα καύσιμα που εισάγονται στην αγορά της Ένωσης και ανέρχονται στο 1% του συνολικού όγκου των πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

των παραμέτρων της επισήμανσης των καυσίμων για τα καύσιμα που εισάγονται στην αγορά της Ένωσης και ανέρχονται στο 1% του συνολικού όγκου των πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 8 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον.

Τροπολογία

2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 4, 5 και 6 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι ανατιθέμενες εξουσίες που αναφέρονται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 δύναται να ανακληθούν οποιαδήποτε χρονική στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 4, 5 και 6 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. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 3, 4, 5 και 6 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν προβληθεί ένσταση είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω 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 εγείρουν ένσταση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά τρεις μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- εκτίμηση των μέτρων που λαμβάνονται από κάθε κράτος μέλος·
- εκτίμηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των επιπτώσεων στην οικονομία και το περιβάλλον·
- πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων που καλύπτονται

Τροπολογία

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 4, 5 και 6 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά τρεις μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία

2. Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- εκτίμηση των μέτρων που λαμβάνονται από κάθε κράτος μέλος, **συμπεριλαμβανομένης της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας·**
- εκτίμηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των επιπτώσεων στην οικονομία και το περιβάλλον, **και στους καταναλωτές·**
- πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων που καλύπτονται

από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει οποιοδήποτε κατάλληλο μέτρο.

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

από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει οποιοδήποτε κατάλληλο μέτρο.

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

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελείται από μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως οικοδομικές άδειες, άδειες για χώρους στάθμευσης, πιστοποίηση περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, παραχωρήσεις πρατηρίων καυσίμων.

Τροπολογία

Το ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελείται από μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως οικοδομικές άδειες, άδειες για χώρους στάθμευσης, πιστοποίηση περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, παραχωρήσεις πρατηρίων καυσίμων. ***Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η εξέταση των αιτημάτων υποψήφιων προμηθευτών εναλλακτικών καυσίμων θα ολοκληρώνεται μέσα σε τρεις μήνες από την υποβολή τους, το ρυθμιστικό πλαίσιο θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τις τεχνικές και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται, το προσωπικό, τη μεθοδολογία και τη νομοθεσία, προκειμένου να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις τόσο σε γραφειοκρατικό όσο και σε νομικό επίπεδο.***

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα 1 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα μέτρα αυτά **περιλαμβάνουν τουλάχιστον** τα ακόλουθα στοιχεία:

Τροπολογία

Τα μέτρα αυτά **ευθυγραμμίζονται** με τα ακόλουθα στοιχεία:

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα I – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Στόχοι

- **Εθνικοί στόχοι για το 2020** όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τα διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και τις σχετικές υποδομές·

- Εθνικοί στόχοι που τίθενται ετησίως για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών, και για τις σχετικές υποδομές προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι για το 2020.

Τροπολογία

5. Στόχοι

- **ενδεικτικές εθνικές τιμές που θα επιδιωχθεί να επιτευχθούν έως το 2020** όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τα διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και τις σχετικές υποδομές·

- Εθνικοί **ενδεικτικοί** στόχοι που τίθενται ετησίως για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών, και για τις σχετικές υποδομές προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι για το 2020.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα 2 – τίτλος πίνακα 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος

Τροπολογία

Ενδεικτικός αριθμός σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1.1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1.1. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας **χαμηλής** ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

Τροπολογία

1.1. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας **βασικής** ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία **αργής** επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **συνδετήρες** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2: **2012**.

Τροπολογία

Τα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) **βασικής ισχύος** για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **ρευματοδότες** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196- 2:**2012 και τις αντίστοιχες επικαιροποιήσεις**.

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα σημεία επαναφόρτισης με εναλλασσόμενο ρεύμα (AC) βασικής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με κύριες συσκευές ασύρματης μεταφοράς ισχύος όπως ορίζεται στο πρότυπο IEC/TS 61980-3,

που πρόκειται να εγκριθεί έως το 2014.

(Η επιλογή της ορολογίας υιοθετείται σε ολόκληρη τη νομοθετική πρόταση.)

Αιτιολόγηση

Η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να αποτρέπει την ανάπτυξη και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών επαναφόρτισης, όπως η ασύρματη φόρτιση.

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1.2. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

Τροπολογία

1.2. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα *άνω των 22 kW*

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για **ηλεκτρικά** οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **συνδεδετήρες** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2: 2012.

Τροπολογία

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με **καλώδια συνδεδεμένα με συνδεδετήρα** τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196- - 2:2012 **και τις αντίστοιχες επικαιροποιήσεις.**

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.2 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με συνδετήρες τύπου «Combo 2», όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN που πρόκειται να εγκριθεί έως το 2014.

Τροπολογία

Τα σημεία επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος (DC) υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με συνδετήρες **συμβατούς με πολλαπλά πρότυπα, οι οποίοι παρέχουν σύνδεση τύπου «CHAdeMO» και «Combo 2»**, όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN που πρόκειται να εγκριθεί έως το 2014.

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό τα μελλοντικά πρότυπα να είναι τεχνολογικά ουδέτερα και συμβατά με τις εξελίξεις της αγοράς, δηλαδή να είναι συμβατά με τα ηλεκτρικά οχήματα που παράγονται και χρησιμοποιούνται στην ΕΕ.

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα 3 – σημείο 3 – στοιχείο 3.1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για πλοία πληρούν τα αντίστοιχα πρότυπα EN, που θα εγκριθούν έως το 2014.

Τροπολογία

Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για πλοία πληρούν τα αντίστοιχα πρότυπα EN, που θα εγκριθούν **σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς και τα πρότυπα IMO και ISO** έως το 2014. **Τα κράτη μέλη πρέπει να συντονιστούν για να υποστηρίξουν από κοινού την ανάπτυξη των εν λόγω προτύπων από τους IMO και ISO το συντομότερο δυνατόν.**

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων
Έγγραφο αναφοράς	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 5.2.2013
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 5.2.2013
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Νίκη Τζαβέλα 18.4.2013
Εξέταση στην επιτροπή	9.7.2013
Ημερομηνία έγκρισης	26.9.2013
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 42 –: 2 0: 2
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Δημήτριος Δρούτσας, Christian Ehler, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Héning, Romana Jordan, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ιωάννης Α. Τσουκαλάς, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Elisabetta Gardini, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Hannu Takkula, Hermann Winkler
Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Britta Reimers

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων			
Έγγραφο αναφοράς	COM(2013)0018 – C7-0022/2013 – 2013/0012(COD)			
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	24.1.2013			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 5.2.2013			
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 5.2.2013	ITRE 5.2.2013	IMCO 5.2.2013	REGI 5.2.2013
	AGRI 5.2.2013			
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ENVI 19.2.2013	IMCO 20.2.2013	REGI 19.2.2013	AGRI 31.1.2013
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Carlo Fidanza 6.3.2013			
Εξέταση στην επιτροπή	6.5.2013	16.9.2013	4.11.2013	
Ημερομηνία έγκρισης	26.11.2013			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: -: 0:	30 7 0		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommarrìa Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Γεώργιος Κουμουτσάκος			
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Ημερομηνία κατάθεσης	5.12.2013			