



2021/0223(COD)

2.5.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Bronis Ropé

PA_Legam

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Καθώς βρισκόμαστε αντιμέτωποι με την κλιματική έκτακτη ανάγκη που δεν γνωρίζει σύνορα και επηρεάζει κάθε περιφέρεια της ΕΕ με διαφορετικό τρόπο, είτε πρόκειται για πλημμύρες, πυρκαγιές, ξηρασίες είτε για άλλες ακραίες καιρικές συνθήκες, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού για το κλίμα όλοι οι τομείς πρέπει να προχωρήσουν σε επείγουσες αλλαγές. Οι εκπομπές πρέπει να μειωθούν σημαντικά αυτή τη δεκαετία και, εάν τα μέτρα τώρα είναι ανεπαρκή, ενδέχεται να είναι αδύνατο να καλυφθεί το έλλειμμα αργότερα. Ο τομέας των μεταφορών είναι ένα από τα πλέον δύσκολα θέματα, δεδομένου ότι η αυτοκινητοβιομηχανία που επιθυμούμε να αποκτήσουμε πρέπει να προχωρήσει σε μια βιώσιμη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω της κοινόχρηστης κινητικότητας, των βελτιωμένων δημόσιων μεταφορών και των ενεργών μεταφορών, όπως η ποδηλασία και το περπάτημα.

Για τον σκοπό αυτό, η πρόταση της Επιτροπής αποτελεί μια καλή βάση όσον αφορά τον καθορισμό δεσμευτικών στόχων για την ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης ελαφρών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Ωστόσο, ο συντάκτης γνωμοδότησης προτείνει περαιτέρω ενίσχυση, ώστε να διασφαλιστεί ότι από το 2025 θα μπορεί κανείς να ταξιδεύει με ηλεκτρικό όχημα σε όλη την ήπειρο.

Από περιφερειακή σκοπιά, είναι σημαντικό οι πολίτες μας να είναι σε θέση να οδηγούν τα ηλεκτρικά τους αυτοκίνητα από τη βόρεια Σουηδία και τη Φινλανδία προς τον νότο της Ελλάδας και της Ισπανίας, καθώς και να ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά σημεία εκκίνησης των κρατών μελών και των περιφερειών τους. Οι προτεινόμενοι στόχοι με βάση την ακτίνα θα πρέπει να καλύπτουν την ειδική κατάσταση των αστικών περιοχών, αφενός, και των απομακρυσμένων περιοχών, αφετέρου. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει επίσης να δοθεί στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα κατά την πρόσβασή τους σε σταθμούς επαναφόρτισης.

Για να διασφαλιστεί ότι ο ταχύς μετασχηματισμός προς την ηλεκτροκίνηση θα πραγματοποιηθεί με βιώσιμο τρόπο, η Ένωση θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο παγκοσμίως για βιώσιμα προϊόντα και βιώσιμες τεχνολογίες, υπηρεσίες και καινοτομίες, ιδίως όσον αφορά μια κυκλική, κοινωνικά δίκαιη, περιβαλλοντικά υπεύθυνη, βιώσιμη και δεοντολογικά υπεύθυνη αξιακή αλυσίδα συσσωρευτών. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό η νέα πολιτική συνοχής με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής να μπορεί να υποστηρίξει τις επενδύσεις στην έρευνα, την καινοτομία και στην ανάπτυξη, ιδίως στα λιγότερο ανεπτυγμένα κράτη μέλη και στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες.

Επομένως, ο μετασχηματισμός του συστήματος μεταφορών πρέπει να συμβαδίζει με τις άλλες πολιτικές της Ένωσης, παρέχοντας σε όλους οικονομικά προσιτές λύσεις για τις μεταφορές. Ο συντάκτης γνωμοδότησης προσπαθεί να καταστήσει τη μετάβαση σε βιώσιμες λύσεις μεταφορών, ιδίως στην ηλεκτροκίνηση, όσο το δυνατόν πιο εύκολη για τους πολίτες και, εντέλει, να τους προστατεύσει από ενδεχόμενες υψηλές τιμές.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιφερειακής Ανάπτυξης καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³ καθόρισε το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή της οδηγίας⁴⁴ επισημαίνεται η άνιση ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εντός της Ένωσης και η έλλειψη της διαλειτουργικότητας και της χρηστικότητάς τους. Σημειώνεται ότι επειδή δεν υπάρχει σαφής κοινή μεθοδολογία για τον καθορισμό στόχων και τη θέσπιση μέτρων βάσει των εθνικών πλαισίων πολιτικής που προβλέπονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ, οι στόχοι που τέθηκαν και οι υποστηρικτικές πολιτικές διακρίνονται από πολύ διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας μεταξύ των κρατών.

⁴³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Τροπολογία 2

Τροπολογία

(1) Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³ καθόρισε το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή της οδηγίας⁴⁴ επισημαίνεται η άνιση ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εντός της Ένωσης **και στο εσωτερικό των κρατών μελών** και η έλλειψη της διαλειτουργικότητας και της χρηστικότητάς τους. Σημειώνεται ότι επειδή δεν υπάρχει σαφής κοινή μεθοδολογία για τον καθορισμό στόχων και τη θέσπιση μέτρων βάσει των εθνικών πλαισίων πολιτικής που προβλέπονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ, οι στόχοι που τέθηκαν και οι υποστηρικτικές πολιτικές διακρίνονται από πολύ διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας μεταξύ των κρατών μελών **και των περιφερειών τους. Είναι σημαντικό να μην υστερεί καμία περιφέρεια ή περιοχή της ΕΕ και να αντιμετωπιστούν κατάλληλα οι περιφερειακές ανισότητες στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.**

⁴³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Στόχοι για τα ανανεώσιμα καύσιμα έχουν ήδη οριστεί σε αρκετές νομικές πράξεις της Ένωσης. Παραδείγματος χάρη, στην οδηγία 2018/2001/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁵ ορίζεται ως στόχος το μερίδιο αγοράς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα καύσιμα κίνησης **να ανέλθει σε 14 %**.

⁴⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁶ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁷ ορίζονται ήδη πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, των καινούργιων ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και ορισμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα νομικά αυτά μέσα αναμένεται να επιταχύνουν τον ρυθμό διεύθυνσης, κυρίως των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, και να δημιουργήσουν έτσι ζήτηση για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

Τροπολογία

(2) Στόχοι για τα ανανεώσιμα καύσιμα έχουν ήδη οριστεί σε αρκετές νομικές πράξεις της Ένωσης. Παραδείγματος χάρη, στην οδηγία 2018/2001/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζεται ως στόχος **14 % για** το μερίδιο αγοράς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα καύσιμα κίνησης, **συμπεριλαμβανομένου στόχου 3,5 % για προηγμένα βιοκαύσιμα**.

⁴⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

Τροπολογία

(3) Στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁶ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁷ ορίζονται ήδη πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων, των καινούργιων ελαφριών επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και ορισμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Τα νομικά αυτά μέσα αναμένεται να επιταχύνουν τον ρυθμό διεύθυνσης, κυρίως των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, και να δημιουργήσουν έτσι ζήτηση για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού **σε όλα τα κράτη μέλη και τις περιφέρειες της**

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Οι πρωτοβουλίες «ReFuelEU aviation»⁴⁸ και «FuelEU maritime»⁴⁹ αναμένεται να ενθαρρύνουν την παραγωγή και χρήση των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Μολονότι στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές τα κράτη μέλη μπορούν σε μεγάλο βαθμό να στηριχθούν στις υφιστάμενες υποδομές επαναφόρτισης, είναι αναγκαίο να υλοποιηθούν επενδύσεις για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα σταθμευμένα

Τροπολογία

(4) Οι πρωτοβουλίες «ReFuelEU aviation»⁴⁸ και «FuelEU maritime»⁴⁹ αναμένεται να ενθαρρύνουν την παραγωγή και χρήση των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Μολονότι στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τη χρήση βιώσιμων προηγμένων βιοκαυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές τα κράτη μέλη μπορούν σε μεγάλο βαθμό να στηριχθούν στις υφιστάμενες υποδομές επαναφόρτισης, είναι αναγκαίο να υλοποιηθούν επενδύσεις για την παροχή

αεροσκάφη. Η πρωτοβουλία «FuelEU maritime» ορίζει κυρίως απαιτήσεις για τη χρήση της από ξηράς παρεχόμενης ισχύος, οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν μόνο αν επαρκεί η από ξηράς παρεχόμενη ισχύς στους λιμένες ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, οι πρωτοβουλίες αυτές δεν περιλαμβάνουν διατάξεις που να επιβάλλουν την εγκατάσταση υποδομών καυσίμων, η οποία αποτελεί προαπαιτούμενο της εκπλήρωσης των στόχων.

ηλεκτρικής ενέργειας σε αερολιμένες *και για την επαναφόρτιση επίγειων οχημάτων χωρίς τη χρήση ορυκτών καυσίμων, αλλά και για την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό αεροσκαφών όταν αναδυθούν τεχνολογίες για αεροπορικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών, όπως ηλεκτρικά αεροσκάφη που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές.* Η πρωτοβουλία «FuelEU maritime» ορίζει κυρίως απαιτήσεις για τη χρήση της από ξηράς παρεχόμενης ισχύος, οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν μόνο αν επαρκεί η από ξηράς παρεχόμενη ισχύς στους λιμένες ΔΕΔ-Μ. *Όταν αναπτυχθούν τεχνολογίες για σκάφη που κινούνται με υδρογόνο και αμμωνία από ανανεώσιμες πηγές, θα χρειαστούν ανάλογες υποδομές ανεφοδιασμού.* Ωστόσο, οι πρωτοβουλίες αυτές δεν περιλαμβάνουν διατάξεις που να επιβάλλουν την εγκατάσταση υποδομών καυσίμων, η οποία αποτελεί προαπαιτούμενο της εκπλήρωσης των στόχων. *Επιπλέον, οι υποδομές για την καυσίμευση πλοίων με ανανεώσιμα καύσιμα θα πρέπει να αναπτυχθούν σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες, προκειμένου να επιταχυνθεί η απαλλαγή των πλοίων από ανθρακούχες εκπομπές.*

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για τη χρήση και την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τις πρωτοβουλίες

ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime, την αναθεώρηση των επιδόσεων εκπομπών CO₂ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά οχήματα, τον κανονισμό για τις εκπομπές CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τις επικείμενες αναθεωρήσεις του, καθώς και την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ (οδηγία για τη φορολόγηση της ενέργειας).

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Ως εκ τούτου, όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε μία νομική πράξη στην οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά εναλλακτικά καύσιμα. Η χρήση τεχνολογικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης με μηδενικές εκπομπές βρίσκεται σε διαφορετικό στάδιο ωρίμασης στους εκάστοτε τομείς μεταφοράς. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη διεισδύουν ταχύτατα στον οδικό τομέα. Στις αγορές διατίθενται επίσης οχήματα με κυψέλες καυσίμου που τροφοδοτούνται με υδρογόνο. Άλλωστε, ήδη σε διάφορα έργα και σε νέα εμπορικά δρομολόγια χρησιμοποιούνται μικρότερα ηλεκτρικά σκάφη που κινούνται με υδρογόνο και συσσωρευτή, αλλά και αμαξοστοιχίες με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, των οποίων η διάθεση στην αγορά αναμένεται να ολοκληρωθεί τα επόμενα έτη. Αντίθετα, οι τομείς της αεροπορίας και των πλωτών μεταφορών συνεχίζουν να βασίζονται στα υγρά και αέρια καύσιμα, καθώς τα συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών και χαμηλών εκπομπών **αναμένεται να εισέλθουν** στην αγορά **μόλις το 2030**, ή και

Τροπολογία

(5) Ως εκ τούτου, όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε μία νομική πράξη στην οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά εναλλακτικά καύσιμα, **η ανάπτυξη του μεριδίου αγοράς τους και ιδιαίτερα η οικονομική προσιτότητά τους**. Η χρήση τεχνολογικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης με μηδενικές εκπομπές βρίσκεται σε διαφορετικό στάδιο ωρίμασης στους εκάστοτε τομείς μεταφοράς **στα διάφορα κράτη μέλη και περιφέρειες**. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα υβριδικά **επιβατικά οχήματα με ρευματολήπτη και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα** διεισδύουν ταχύτατα στον οδικό τομέα. Στις αγορές διατίθενται επίσης οχήματα με κυψέλες καυσίμου που τροφοδοτούνται με υδρογόνο, **αν και σε μικρότερο βαθμό**. Άλλωστε, ήδη σε διάφορα έργα και σε νέα εμπορικά δρομολόγια χρησιμοποιούνται μικρότερα ηλεκτρικά σκάφη που κινούνται με υδρογόνο και συσσωρευτή, αλλά και αμαξοστοιχίες με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, των οποίων η διάθεση στην αγορά αναμένεται να ολοκληρωθεί τα επόμενα έτη. Αντίθετα, οι τομείς της αεροπορίας και των πλωτών μεταφορών,

αργότερα στον τομέα των αερομεταφορών, και η πλήρης εμπορική τους εκμετάλλευση καθυστερεί. Η *χρήση* ορυκτών αέριων ή υγρών καυσίμων *είναι δυνατή μόνο αν* η χρήση *αυτή* έχει ενσωματωθεί ρητά σε ένα σαφές σχέδιο απεξάρτησης από εκπομπές άνθρακα σύμφωνα με τον μακροπρόθεσμο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση, το οποίο προβλέπει αυξημένα επίπεδα ανάμειξης ή αντικατάστασης με ανανεώσιμα καύσιμα, όπως π.χ. το βιομεθάνιο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα ή τα ανανεώσιμα συνθετικά αέρια και υγρά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

καθώς και των οδικών μεταφορών με βαρέα οχήματα, συνεχίζουν να βασίζονται στα υγρά και αέρια καύσιμα, καθώς τα συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών και χαμηλών εκπομπών *εισέρχονται βραδέως* στην αγορά και *ειδικά* στον τομέα των αερομεταφορών *με ακόμη μεγαλύτερη βραδύτητα*, και η πλήρης εμπορική τους εκμετάλλευση καθυστερεί. Η Ένωση *θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της για σταδιακή κατάργηση των* ορυκτών αέριων ή υγρών καυσίμων *και να προωθήσει ανανεώσιμες εναλλακτικές λύσεις*, ενώ η χρήση *ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να είναι δυνατή μόνο αν* έχει ενσωματωθεί ρητά σε ένα σαφές σχέδιο *ολοκληρωτικής* απεξάρτησης από εκπομπές άνθρακα σύμφωνα με τον μακροπρόθεσμο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση *έως το 2050 το αργότερο*, το οποίο προβλέπει αυξημένα επίπεδα ανάμειξης ή αντικατάστασης με ανανεώσιμα καύσιμα, όπως π.χ. το βιομεθάνιο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα ή τα ανανεώσιμα συνθετικά αέρια και υγρά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Ως εκ τούτου, η γενική αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας θα πρέπει να διατηρηθεί και ο ανταγωνισμός της αγοράς μεταξύ των διαφορετικών εναλλακτικών τεχνολογιών θα πρέπει να προωθηθεί και να προστατευτεί σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, ούτως ώστε να παρέχονται οι καλύτερες τεχνολογικές λύσεις και οικονομικά προσιτές τιμές. Οι στόχοι και τα ορόσημα θα πρέπει να τεθούν σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την ανάπτυξη της αγοράς των διαφορετικών τεχνολογιών, με βάση τα

διαφορετικά σημεία εκκίνησης στα διάφορα κράτη μέλη και στις περιφέρειες της ΕΕ.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Τα εν λόγω βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα, τα οποία αντικαθιστούν τα καύσιμα ντίζελ, τη βενζίνη και τα καύσιμα των αεριωθουμένων, μπορούν να παραχθούν από **διάφορες πρώτες ύλες** και μπορούν να αναμειχθούν με ορυκτά καύσιμα σε πολύ μεγάλη αναλογία ανάμειξης. Από τεχνικής άποψης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα των οχημάτων, με ελάχιστες τροποποιήσεις. Η ανανεώσιμη μεθανόλη μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα θα μπορούσαν ενδεχομένως να περιορίσουν τη χρήση των πηγών ορυκτών καυσίμων κατά τον ενεργειακό εφοδιασμό των μεταφορών. Όλα αυτά τα καύσιμα μπορούν να διανεμηθούν, να αποθηκευτούν και να χρησιμοποιηθούν στις υπάρχουσες υποδομές **ή, εφόσον κριθεί αναγκαίο, σε ομοειδείς υποδομές.**

Τροπολογία

(6) **Με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τα εν λόγω βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα, τα οποία αντικαθιστούν τα καύσιμα ντίζελ, τη βενζίνη και τα καύσιμα των αεριωθουμένων, μπορούν να παραχθούν από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και μπορούν να αναμειχθούν με ορυκτά καύσιμα σε πολύ μεγάλη αναλογία ανάμειξης. Αυτό είναι σημαντικό για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στους τομείς των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών.** Από τεχνικής άποψης, τα εν λόγω καύσιμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα των οχημάτων, με ελάχιστες τροποποιήσεις. **Το βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μεταφορές βαρέων φορτίων, τόσο οδικές όσο και θαλάσσιες, μόνο για μεταβατική περίοδο, με βάση την εθνική αγορά, τα δεδομένα για το μερίδιο κυκλοφορίας και τις προβλέψεις της αγοράς.** Η ανανεώσιμη μεθανόλη μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα θα μπορούσαν ενδεχομένως να περιορίσουν τη χρήση των πηγών ορυκτών καυσίμων κατά τον ενεργειακό εφοδιασμό των μεταφορών. Όλα αυτά τα καύσιμα μπορούν να διανεμηθούν, να αποθηκευτούν και να χρησιμοποιηθούν στις υπάρχουσες υποδομές **καθώς και με την ανάπτυξη και την εγκατάσταση υποδομών αυτού του**

είδους.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Όλα τα μελλοντικά μέτρα στο πεδίο αυτό θα πρέπει να βασίζονται σε ολοκληρωμένες εκτιμήσεις επιπτώσεων και να λαμβάνουν υπόψη όλες τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) αναμένεται να διαδραματίσει **πολύ σημαντικό** ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες δεν υπάρχει επί του παρόντος οικονομικά βιώσιμο τεχνολογικό σύστημα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Στην ανακοίνωση για τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημαίνεται ότι τα ποντοπόρα πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα να διατεθούν στην αγορά το 2030. Ο στόλος αναμένεται να ανανεωθεί σταδιακά λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των πλοίων. Σε αντίθεση με τις θαλάσσιες μεταφορές, στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπου συνήθως τα σκάφη είναι μικρότερα και οι αποστάσεις πιο σύντομες, τα τεχνολογικά συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, όπως π.χ. τα συστήματα υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά πιο γρήγορα. Το ΥΦΑ φαίνεται ότι θα σταματήσει να διαδραματίζει

(7) Η διαρκής χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) δεν είναι συμβατή με τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα. Ως εκ τούτου, το ΥΦΑ στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά το συντομότερο δυνατόν και να αντικατασταθεί από πιο βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα, το ΥΦΑ αναμένεται να διαδραματίσει **μεταβατικό** ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες δεν υπάρχει επί του παρόντος οικονομικά βιώσιμο τεχνολογικό σύστημα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Στην ανακοίνωση για τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημαίνεται ότι τα ποντοπόρα πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα να διατεθούν στην αγορά το 2030. Ο στόλος αναμένεται να ανανεωθεί σταδιακά λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των πλοίων. Σε αντίθεση με τις θαλάσσιες μεταφορές, στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπου συνήθως

σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Τα καύσιμα κίνησης, όπως π.χ. το ΥΦΑ, πρέπει σταδιακά να απαλλαγούν από τον άνθρακα με τεχνικές όπως η ανάμειξη/αντικατάστασή τους με βιομεθάνιο (βιολογικό ΥΦΑ) ή με ανανεώσιμα και συνθετικά αέρια ηλεκτρικά καύσιμα (ηλεκτρονικό αέριο) χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Τα εν λόγω καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα μπορούν να χρησιμοποιούνται στις ίδιες υποδομές στις οποίες χρησιμοποιούνται και τα αέρια ορυκτά καύσιμα, και το γεγονός αυτό θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να στραφούν σταδιακά προς τα καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα.

τα σκάφη είναι μικρότερα και οι αποστάσεις πιο σύντομες, τα τεχνολογικά συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών, όπως π.χ. τα συστήματα υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά πιο γρήγορα. Το ΥΦΑ φαίνεται ότι θα σταματήσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Τα καύσιμα κίνησης, όπως π.χ. το ΥΦΑ, πρέπει σταδιακά να απαλλαγούν από τον άνθρακα με τεχνικές όπως η ανάμειξη/αντικατάστασή τους με βιομεθάνιο (βιολογικό ΥΦΑ) ή με ανανεώσιμα και συνθετικά αέρια ηλεκτρικά καύσιμα (ηλεκτρονικό αέριο) χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Τα εν λόγω καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα μπορούν να χρησιμοποιούνται στις ίδιες υποδομές στις οποίες χρησιμοποιούνται και τα αέρια ορυκτά καύσιμα, και το γεγονός αυτό θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να στραφούν σταδιακά προς τα καύσιμα που δεν προκαλούν εκπομπές άνθρακα.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Στον κλάδο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές, τα φορτηγά που κινούνται με ΥΦΑ χρησιμοποιούν πλήρως ώριμα τεχνολογικά συστήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα κοινά σενάρια που χρησιμοποιήθηκαν στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και στο σχέδιο κλιματικών στόχων, καθώς και σύμφωνα με τα αναθεωρημένα σενάρια κατάρτισης μοντέλων της δέσμης «Fit for 55», ο ρόλος των αέριων καυσίμων που θα προκαλούν σταδιακά ολοένα και λιγότερες εκπομπές άνθρακα στις οδικές μεταφορές των

Τροπολογία

(8) Στον κλάδο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές, τα φορτηγά που κινούνται με ΥΦΑ χρησιμοποιούν πλήρως ώριμα τεχνολογικά συστήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα κοινά σενάρια που χρησιμοποιήθηκαν στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και στο σχέδιο κλιματικών στόχων, καθώς και σύμφωνα με τα αναθεωρημένα σενάρια κατάρτισης μοντέλων της δέσμης «Fit for 55», ο ρόλος των αέριων καυσίμων που θα προκαλούν σταδιακά ολοένα και λιγότερες εκπομπές άνθρακα στις οδικές μεταφορές των

βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, και ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, αναμένεται να περιοριστεί. Επιπλέον, τα οχήματα που κινούνται με υγραέριο και με συμπιεσμένο φυσικό αέριο, για τα οποία υπάρχει ήδη εκτεταμένο δίκτυο υποδομών εντός της Ένωσης, αναμένεται να αντικατασταθούν σταδιακά από συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, το μόνο που χρειάζεται για να καλυφθούν τα κενά που απομένουν στα κύρια δίκτυα είναι να υπάρξει μια επαρκώς στοχευμένη πολιτική για την ανάπτυξη υποδομών ΥΦΑ, οι οποίες θα μπορούν να παρέχουν εξίσου και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, και ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, αναμένεται να περιοριστεί. Επιπλέον, τα οχήματα που κινούνται με υγραέριο και με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (ΣΦΑ), για τα οποία υπάρχει ήδη εκτεταμένο δίκτυο υποδομών εντός της Ένωσης, αναμένεται να αντικατασταθούν σταδιακά από συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, το μόνο που χρειάζεται για να καλυφθούν τα κενά που απομένουν στα κύρια δίκτυα είναι να υπάρξει μια επαρκώς στοχευμένη πολιτική για την ανάπτυξη υποδομών ΥΦΑ, οι οποίες θα μπορούν να παρέχουν εξίσου και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα, **με βάση την εθνική αγορά, τα δεδομένα για το μερίδιο κυκλοφορίας και τις προβλέψεις της αγοράς. Καθώς η αγορά για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με χαμηλές εκπομπές άνθρακα εξακολουθεί να αναπτύσσεται, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για διάφορες εναλλακτικές τεχνολογίες, μεταξύ άλλων μέσω του σχεδιασμού και της προσαρμογής των υποδομών, με βάση τα μερίδια αγοράς και τα δεδομένα που αφορούν την κυκλοφορία.**

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα **είναι μέχρι στιγμής άνιση εντός της Ένωσης. Αν συνεχιστεί αυτή η άνιση κατανομή των υποδομών, θα υπονομευτεί η διείσδυση αυτών των οχημάτων στην αγορά και θα περιοριστεί η συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Αν οι φιλοδοξίες και οι προσεγγίσεις των πολιτικών που υλοποιούνται σε εθνικό επίπεδο**

Τροπολογία

(9) Η ανάπτυξη προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα **έχει υλοποιηθεί με άνισο τρόπο μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των περιφερειών. Αν η κατανομή εξακολουθήσει να είναι άνιση, θα υπονομευτεί η διείσδυση των εν λόγω οχημάτων, μεταξύ άλλων στις αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές, πράγμα που θα επιδεινώσει τις**

συνεχίσουν να είναι διαφορετικές, θα είναι αδύνατο να δημιουργηθούν μακροπρόθεσμα οι αναγκαίες συνθήκες ασφάλειας που θα επιτρέψουν την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων στην αγορά. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να καθοριστούν υποχρεωτικοί ελάχιστοι στόχοι για τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο, οι οποίοι θα κατευθύνουν τις πολιτικές και θα συμπληρώσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής. Έτσι, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Με τους στόχους που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου διασφαλίζεται ότι η διείσδυση των οχημάτων **στην αγορά του κάθε κράτους μέλους θα** συνοδεύεται από την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης. Με τους στόχους που βασίζονται στην απόσταση των υποδομών στο ΔΕΔ-Μ διασφαλίζεται η πλήρης χωροταξική κάλυψη των κεντρικών οδικών δικτύων της Ένωσης με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης, και κατ' επέκταση, η εύκολη και απρόσκοπτη μετακίνηση των **ηλεκτρικών οχημάτων εντός** της Ένωσης.

εδαφικές ανισότητες, περιορίζοντας τη συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης **και μεταξύ των περιφερειών.** Αν οι φιλοδοξίες και οι προσεγγίσεις των πολιτικών που υλοποιούνται σε εθνικό **και περιφερειακό** επίπεδο συνεχίσουν να είναι διαφορετικές, θα είναι αδύνατο να δημιουργηθούν μακροπρόθεσμα οι αναγκαίες συνθήκες ασφάλειας που θα επιτρέψουν την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων στην αγορά. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να καθοριστούν υποχρεωτικοί ελάχιστοι στόχοι για τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο, οι οποίοι θα κατευθύνουν τις πολιτικές και θα συμπληρώσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής. Έτσι, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), **παράλληλα με μια προσέγγιση βάσει ακτίνας, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης για ευελιξία στις αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές.** Με τους στόχους που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου διασφαλίζεται ότι η διείσδυση **αυτού του τύπου** οχημάτων **σε κάθε κράτος μέλος και περιφέρεια της ΕΕ** συνοδεύεται από την εγκατάσταση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης. Με τους στόχους που βασίζονται στην απόσταση των υποδομών στο ΔΕΔ-Μ διασφαλίζεται η πλήρης χωροταξική κάλυψη των κεντρικών οδικών δικτύων της Ένωσης με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης, και κατ' επέκταση, η εύκολη και απρόσκοπτη μετακίνηση **εντός της Ένωσης και προκύπτουν κοινωνικά και οικονομικά οφέλη για τους Ευρωπαίους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Οι στόχοι με βάση την ακτίνα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική κατάσταση των αστικών περιοχών, αφενός, και τα χαρακτηριστικά των αραιοκατοικημένων και απομακρυσμένων περιοχών, αφετέρου, καθώς και την κατάσταση επί τόπου σε**

κάθε κράτος μέλος. Αυτοί οι στόχοι θα συμπληρωθούν με πρόσθετη υποδομή επαναφόρτισης σε όλες τις περιοχές για να διασφαλιστεί ομοιόμορφη ανάπτυξη σε όλο το έδαφος της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των αραιοκατοικημένων και απομακρυσμένων περιοχών. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει τη συνεργασία με τρίτες χώρες, στις οποίες βρίσκονται διάδρομοι διαμετακόμισης, και με τις υποψήφιας προς ένταξη στην Ένωση χώρες.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του κανονισμού όσον αφορά τις υποδομές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν, κατά την έννοια του άρθρου 174, ότι έχουν αναπτυχθεί με ισορροπημένο τρόπο προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί φόρτισης και υποδομές ανεφοδιασμού με δυνατότητα φόρτισης, τόσο σε πυκνοκατοικημένες όσο και σε αραιοκατοικημένες περιοχές. Θα πρέπει να διατίθεται χρηματοδότηση στις τοπικές αρχές προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των σταθμών φόρτισης και ανεφοδιασμού που είναι προσβάσιμοι στο κοινό για νέα επιβατικά αυτοκίνητα και για νέα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε όλη την κλίμακα, σύμφωνα με την αύξηση της χρήσης τους.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)

(9β) Αν και αναγνωρίζεται η σημασία των ιδιωτικών επενδύσεων και της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων με γνώμονα την αγορά, ενθαρρύνονται οι δημόσιες επενδύσεις και η ευελιξία για περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις για την εξασφάλιση ομοιόμορφης κατανομής σε όλες τις περιφέρειες, ιδίως σε αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9γ) Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος για το κλίμα, υπάρχει πρωταρχική ανάγκη για επενδύσεις στην ανάπτυξη και την έρευνα, μαζί με αύξηση της ανάπτυξης συσσωρευτών οχημάτων, και της σχετικής παραγωγικής ικανότητας, στην ΕΕ και μικρότερη εξάρτηση από εισαγωγές εκτός ΕΕ σε αυτόν τον τομέα.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Οι στόχοι που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να καταρτίζονται με βάση **τον συνολικό αριθμό** των ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί **στο** εκάστοτε **κράτος μέλος** και σύμφωνα με μια κοινή μεθοδολογία, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αύξηση της ακτίνας οδήγησης των ηλεκτρικών

(10) Οι στόχοι που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου θα πρέπει να καταρτίζονται με βάση **το μερίδιο** των ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί **επί του συνολικού στόλου οχημάτων του** εκάστοτε **κράτους μέλους** και σύμφωνα με μια κοινή μεθοδολογία, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αύξηση της ακτίνας

οχημάτων ή η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση των σημείων ταχείας επαναφόρτισης στην αγορά που μπορούν να επαναφορτίζουν μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων από ένα κοινό σημείο επαναφόρτισης. Στη μεθοδολογία πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά συστήματα επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που κινούνται με συσσωρευτή και των υβριδικών οχημάτων που λειτουργούν με ρευματολήπτη. Μια μεθοδολογία που ορίζει στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για τη συνολική μέγιστη ισχύ εξόδου των προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης, πρέπει να αφήνει στα κράτη μέλη περιθώρια ευελιξίας για τις τεχνολογίες επαναφόρτισης που μπορούν να χρησιμοποιούν.

οδήγησης των ηλεκτρικών οχημάτων ή η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση των σημείων ταχείας επαναφόρτισης στην αγορά που μπορούν να επαναφορτίζουν μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων από ένα κοινό σημείο επαναφόρτισης. Στη μεθοδολογία πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά συστήματα επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που κινούνται με συσσωρευτή και των υβριδικών οχημάτων που λειτουργούν με ρευματολήπτη, **καθώς και η πυκνότητα του πληθυσμού**. Μια μεθοδολογία που ορίζει στόχους για την ανάπτυξη υποδομών με βάση την αύξηση του εθνικού στόλου, σε συνδυασμό με στόχους για τη συνολική μέγιστη ισχύ εξόδου των προσβάσιμων στο κοινό υποδομών επαναφόρτισης, πρέπει να αφήνει στα κράτη μέλη περιθώρια ευελιξίας για τις τεχνολογίες επαναφόρτισης που μπορούν να χρησιμοποιούν.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει επίσης να εγκατασταθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης διασυννοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να προσφέρουν επαρκή ισχύ εξόδου, επιτρέποντας την επαναφόρτιση του οχήματος κατά τη διάρκεια του νόμιμου χρόνου διαλείμματος του οδηγού. Πέραν των σημείων ταχείας επαναφόρτισης που θα εγκατασταθούν κατά μήκος του δικτύου, οι οδηγοί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν στο κύριο δίκτυο

Τροπολογία

(14) Κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει επίσης να εγκατασταθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων στο κοινό σημείων ταχείας επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης διασυννοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης **και σε όλα τα εδάφη και περιφέρειές της**. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να προσφέρουν επαρκή ισχύ εξόδου, επιτρέποντας την επαναφόρτιση του οχήματος κατά τη διάρκεια του νόμιμου χρόνου διαλείμματος του οδηγού. Πέραν των σημείων ταχείας επαναφόρτισης που θα εγκατασταθούν κατά μήκος του δικτύου, οι οδηγοί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να

μεταφορών προσβάσιμες στο κοινό υποδομές για την επαναφόρτιση των οχημάτων τους κατά τη διάρκεια της νύχτας. Οι υποδομές αυτές υποστηρίζουν κυρίως την ηλεκτροδότηση του κλάδου των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

χρησιμοποιούν στο κύριο δίκτυο μεταφορών προσβάσιμες στο κοινό υποδομές για την επαναφόρτιση των οχημάτων τους κατά τη διάρκεια της νύχτας. Οι υποδομές αυτές υποστηρίζουν κυρίως την ηλεκτροδότηση του κλάδου των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού είναι π.χ. τα ιδιόκτητα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, όπως οι κοινόχρηστοι χώροι στάθμευσης ή οι χώροι στάθμευσης των πολυκαταστημάτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε ιδιωτικούς χώρους και είναι προσβάσιμα στο ευρύ κοινό θα πρέπει να θεωρούνται «προσβάσιμα στο κοινό» ακόμα και όταν η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένη ομάδα χρηστών, όπως π.χ. στους πελάτες. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού για τα συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων θα πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό μόνο αν επιτρέπεται ρητά η πρόσβαση τρίτων στα σημεία αυτά. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε ιδιωτικούς χώρους, στους οποίους η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο για περιορισμένο και συγκεκριμένο κύκλο ατόμων, όπως οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων σε εγκαταστάσεις γραφείων στους οποίους έχουν πρόσβαση μόνο υπάλληλοι ή εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, δεν πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού.

Τροπολογία

(17) Προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού είναι π.χ. τα ιδιόκτητα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, όπως οι κοινόχρηστοι χώροι στάθμευσης ή οι χώροι στάθμευσης των πολυκαταστημάτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε ιδιωτικούς χώρους και είναι προσβάσιμα στο ευρύ κοινό θα πρέπει να θεωρούνται «προσβάσιμα στο κοινό» ακόμα και όταν η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένη ομάδα χρηστών, όπως π.χ. στους πελάτες. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού για τα συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων θα πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό μόνο αν επιτρέπεται ρητά η πρόσβαση τρίτων στα σημεία αυτά. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε ιδιωτικούς χώρους, στους οποίους η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο για περιορισμένο και συγκεκριμένο κύκλο ατόμων, όπως οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων σε εγκαταστάσεις γραφείων στους οποίους έχουν πρόσβαση μόνο υπάλληλοι ή εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, **καθώς και οι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που προορίζονται για τους στόλους των δημόσιων συγκοινωνιών**, δεν πρέπει να θεωρούνται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ή

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Τα έξυπνα συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵², καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, εξασφαλίζοντας έτσι τη σταθερότητα του δικτύου και ενθαρρύνοντας την ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Παρέχοντας μετρήσεις της ενέργειας σε πραγματικό χρόνο και ακριβή και διαφανή πληροφόρηση σχετικά με το κόστος, τα συστήματα αυτά ενθαρρύνουν, σε συνδυασμό με τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης, την επαναφόρτιση όταν η συνολική ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια είναι χαμηλή και οι τιμές ενέργειας είναι χαμηλές. Η χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης σε συνδυασμό με τη χρήση έξυπνων σημείων επαναφόρτισης μπορεί να βελτιστοποιήσει την επαναφόρτιση, ωφελώντας τόσο το σύστημα ηλεκτρισμού όσο και τους τελικούς χρήστες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης, εφόσον αυτή είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά βιώσιμη, και να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/444.

⁵² Οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, σχετικά με τους κοινούς

Τροπολογία

(20) Τα έξυπνα συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵², καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, εξασφαλίζοντας έτσι τη σταθερότητα του δικτύου και ενθαρρύνοντας την ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Παρέχοντας μετρήσεις της ενέργειας σε πραγματικό χρόνο και ακριβή και διαφανή πληροφόρηση σχετικά με το κόστος, τα συστήματα αυτά ενθαρρύνουν, σε συνδυασμό με τα έξυπνα **σημεία επαναφόρτισης, καθώς και τα** σημεία αμφίδρομης επαναφόρτισης, την επαναφόρτιση όταν η συνολική ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια είναι χαμηλή και οι τιμές ενέργειας είναι χαμηλές. Η χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης σε συνδυασμό με τη χρήση έξυπνων σημείων επαναφόρτισης μπορεί να βελτιστοποιήσει την επαναφόρτιση, ωφελώντας τόσο το σύστημα ηλεκτρισμού όσο και τους τελικούς χρήστες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς επαναφόρτισης, εφόσον αυτή είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά βιώσιμη, και να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/444.

⁵² Οδηγία (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, σχετικά με τους κοινούς

κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την τροποποίηση της οδηγίας 2012/27/ΕΕ (ΕΕ L 158 της 14.6.2019, σ. 125).

κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την τροποποίηση της οδηγίας 2012/27/ΕΕ (ΕΕ L 158 της 14.6.2019, σ. 125).

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Ο ολοένα και αυξανόμενος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων στις οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και λοιπές μεταφορές καθιστά επιβεβλημένη τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών επαναφόρτισης και τη διαχείρισή τους με τρόπο ώστε να μην προκαλείται συμφόρηση και να αξιοποιούνται στο έπακρο οι διαθέσιμες ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας και οι χαμηλές τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα. Μάλιστα, η έξυπνη επαναφόρτιση μπορεί να διευκολύνει την περαιτέρω ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύστημα ηλεκτροδότησης καθώς επιτρέπει την απόκριση ζήτησης μέσω σωρευτικής εκπροσώπησης και την απόκριση ζήτησης με βάση την τιμολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας. Η ενσωμάτωση στο σύστημα μπορεί να διευκολυνθεί περαιτέρω μέσω της τεχνολογίας της αμφίδρομης επαναφόρτισης (σύνδεση του οχήματος στο δίκτυο ηλεκτροδότησης). Ως εκ τούτου, όλα τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος, στα οποία τα οχήματα σταθμεύουν κατά κανόνα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, θα πρέπει να υποστηρίζουν την έξυπνη επαναφόρτιση.

Τροπολογία

(21) Ο ολοένα και αυξανόμενος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων στις οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και λοιπές μεταφορές καθιστά επιβεβλημένη τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών επαναφόρτισης και τη διαχείρισή τους με τρόπο ώστε να μην προκαλείται συμφόρηση και να αξιοποιούνται στο έπακρο οι διαθέσιμες ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας και οι χαμηλές τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα. Μάλιστα, η έξυπνη επαναφόρτιση μπορεί να διευκολύνει την περαιτέρω ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύστημα ηλεκτροδότησης καθώς επιτρέπει την απόκριση ζήτησης μέσω σωρευτικής εκπροσώπησης και την απόκριση ζήτησης με βάση την τιμολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας. **Θα πρέπει να είναι δυνατή η έξυπνη επαναφόρτιση σε κανονικές ταχύτητες φόρτισης, καθώς και κατά την ταχεία φόρτιση, με την ανταπόκριση σε δυναμικά τιμολογιακά σήματα ή με τη βελτιστοποίηση της ροής ισχύος.** Η ενσωμάτωση στο σύστημα μπορεί να διευκολυνθεί περαιτέρω μέσω της τεχνολογίας της αμφίδρομης επαναφόρτισης (σύνδεση του οχήματος στο δίκτυο ηλεκτροδότησης). Ως εκ τούτου, όλα τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος, στα οποία τα οχήματα σταθμεύουν κατά κανόνα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, θα πρέπει να υποστηρίζουν την έξυπνη επαναφόρτιση.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Για να διασφαλιστεί ότι ο ταχύς μετασχηματισμός προς την ηλεκτροκίνηση θα πραγματοποιηθεί με βιώσιμο τρόπο, η Ένωση θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο παγκοσμίως για βιώσιμα προϊόντα και βιώσιμες τεχνολογίες, υπηρεσίες και καινοτομίες, ιδίως όσον αφορά μια κυκλική, κοινωνικά δίκαιη, περιβαλλοντικά και δεοντολογικά υπεύθυνη, βιώσιμη αξιακή αλυσίδα συσσωρευτών.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) Η ανάπτυξη υποδομών για τα ηλεκτρικά οχήματα, η αλληλεπίδραση μεταξύ των υποδομών αυτών με το σύστημα ηλεκτροδότησης, καθώς και τα δικαιώματα και οι ευθύνες που ανατίθενται στους διαφορετικούς παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να ακολουθούν τις αρχές που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944. Υπό την έννοια αυτή, οι διαχειριστές του συστήματος διανομής θα πρέπει να συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με όλα τα πρόσωπα που κατασκευάζουν ή διαχειρίζονται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα σημεία επαναφόρτισης επιτρέπεται να συνάπτονται συμβάσεις με προμηθευτές διαφορετικούς από την οντότητα που

(22) Η ανάπτυξη υποδομών για τα ηλεκτρικά οχήματα, η αλληλεπίδραση μεταξύ των υποδομών αυτών με το σύστημα ηλεκτροδότησης, καθώς και τα δικαιώματα και οι ευθύνες που ανατίθενται στους διαφορετικούς παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να ακολουθούν τις αρχές που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/944. Υπό την έννοια αυτή, οι διαχειριστές του συστήματος διανομής θα πρέπει να συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με όλα τα πρόσωπα που κατασκευάζουν ή διαχειρίζονται προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα σημεία επαναφόρτισης επιτρέπεται να συνάπτονται συμβάσεις με προμηθευτές διαφορετικούς από την οντότητα που

παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στο νοικοκυριό ή στις εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται το εν λόγω σημείο επαναφόρτισης. Η πρόσβαση των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης στα σημεία επαναφόρτισης παρέχεται με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 66 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/ 944.

παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στο νοικοκυριό ή στις εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται το εν λόγω σημείο επαναφόρτισης. Η πρόσβαση των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης στα σημεία επαναφόρτισης παρέχεται με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 66 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/ 944. ***Οι υποδομές για τα ηλεκτρικά οχήματα και τα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.***

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) Οι πρόσφατα προταθείσες υποχρεώσεις σχετικά με μια ελάχιστη κάλυψη προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο οδικό δίκτυο έχουν ενισχύσει τις προσδοκίες των διαχειριστών συστημάτων διανομής στο θέμα της σύνδεσης των σημείων επαναφόρτισης, γεγονός που θα έχει επίπτωση στο σύστημα διανομής επιβαρύνοντας το κόστος της επένδυσης και επηρεάζοντας τη λειτουργία του σε καθημερινή βάση. Ως εκ τούτου, η υλοποίηση των καθηκόντων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες των διαχειριστών συστημάτων διανομής.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

(25) Δημιουργούνται νέες υπηρεσίες για να υποστηρίξουν κυρίως τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων. Οι οντότητες που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες, όπως π.χ. οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας, θα πρέπει να μπορούν να δραστηριοποιούνται υπό ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης δεν θα πρέπει να επιφυλάσσουν αδικαιολόγητη προνομιακή μεταχείριση σε κανέναν από αυτούς τους παρόχους υπηρεσίας, προσφέροντας π.χ. χωρίς λόγο διαφορετικές τιμές στον κάθε φορέα, πρακτική που μπορεί να παρεμποδίσει τον ανταγωνισμό και να οδηγήσει τελικά στην αύξηση των τιμών για τους καταναλωτές. Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την ανάπτυξη της αγοράς επαναφόρτισης. Κατά την επανεξέταση του κανονισμού, η Επιτροπή θα προβεί στις ενέργειες που θεωρεί επιβεβλημένες λόγω εξελίξεων που σημειώνονται στην αγορά, όπως π.χ. περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών για τους τελικούς χρήστες ή επιχειρηματικές πρακτικές που μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό.

(25) Δημιουργούνται νέες υπηρεσίες για να υποστηρίξουν κυρίως τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων. Οι οντότητες που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες, όπως π.χ. οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας, θα πρέπει να μπορούν να δραστηριοποιούνται υπό ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης δεν θα πρέπει να επιφυλάσσουν αδικαιολόγητη προνομιακή μεταχείριση σε κανέναν από αυτούς τους παρόχους υπηρεσίας, προσφέροντας π.χ. χωρίς λόγο διαφορετικές τιμές στον κάθε φορέα, πρακτική που μπορεί να παρεμποδίσει τον ανταγωνισμό και να οδηγήσει τελικά στην αύξηση των τιμών για τους καταναλωτές. **Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές και** η Επιτροπή θα πρέπει να **παρακολουθούν** την ανάπτυξη της αγοράς επαναφόρτισης. Κατά την επανεξέταση του κανονισμού, η Επιτροπή θα προβεί στις ενέργειες που θεωρεί επιβεβλημένες λόγω εξελίξεων που σημειώνονται στην αγορά, όπως π.χ. περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών για τους τελικούς χρήστες ή επιχειρηματικές πρακτικές που μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

(25α) Η αρχή «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση» θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε όλους τους τομείς, πέραν του ενεργειακού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών, της ναυτιλίας και της αεροπορίας. Ειδικότερα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις πολιτικής, σχεδιασμού και επενδύσεων

που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, από την παραγωγή έως την κατανάλωση, των διαφόρων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Καθώς η αγορά βρίσκεται ακόμα σε νηπιακό στάδιο ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με το είδος των οχημάτων που θα διεισδύσουν στην αγορά και το είδος των τεχνολογικών συστημάτων που θα χρησιμοποιηθούν σε μεγάλη κλίμακα. Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη»⁵⁶, η κατηγορία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα είναι μάλλον η πρώτη κατηγορία οχημάτων στην οποία θα χρησιμοποιηθεί σε μαζικό επίπεδο το υδρογόνο. Ως εκ τούτου, οι υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να εστιάσουν πρωτίστως σε αυτήν την κατηγορία, χωρίς όμως να παραβλεφθεί και ο ανεφοδιασμός των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Για να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα, όλοι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί υδρογόνου θα πρέπει να παρέχουν τουλάχιστον αέριο υδρογόνο υπό πίεση 700 bar. Κατά τη σταδιακή εγκατάσταση των υποδομών, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογίες καυσίμων που διεισδύουν σταδιακά στην αγορά, όπως π.χ. το υγρό υδρογόνο, **οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ευρύτερο φάσμα βαρέων επαγγελματικών**

Τροπολογία

(28) Καθώς η αγορά βρίσκεται ακόμα σε νηπιακό στάδιο ανάπτυξης, εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με το είδος των οχημάτων που θα διεισδύσουν στην αγορά και το είδος των τεχνολογικών συστημάτων που θα χρησιμοποιηθούν σε μεγάλη κλίμακα. Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη»⁵⁶, η κατηγορία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα είναι μάλλον η πρώτη κατηγορία οχημάτων στην οποία θα χρησιμοποιηθεί σε μαζικό επίπεδο το υδρογόνο. Ως εκ τούτου, οι υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να εστιάσουν πρωτίστως σε αυτήν την κατηγορία, χωρίς όμως να παραβλεφθεί και ο ανεφοδιασμός των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Για να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα, όλοι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί υδρογόνου θα πρέπει να παρέχουν τουλάχιστον αέριο υδρογόνο υπό πίεση 700 bar. Κατά τη σταδιακή εγκατάσταση των υποδομών, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογίες καυσίμων που διεισδύουν σταδιακά στην αγορά, όπως π.χ. το υγρό υδρογόνο. Για τον σκοπό αυτό, ένας ελάχιστος αριθμός σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα

οχημάτων και αποτελούν την τεχνολογία που επιλέγουν κατά προτεραιότητα ορισμένοι κατασκευαστές οχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, ένας ελάχιστος αριθμός σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να παρέχει, πέραν του αέριου υδρογόνου, και υγρό υδρογόνο υπό πίεση 700 bar.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

πρέπει να παρέχει, πέραν του αέριου υδρογόνου, και υγρό υδρογόνο υπό πίεση 700 bar.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Τροπολογία

(28α) Θα είναι σημαντικό να υποστηριχθεί η αποτελεσματική υλοποίηση της προβλεπόμενης υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο στα κράτη μέλη. Αυτό θα απαιτήσει συντονισμό μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών θεσμικών οργάνων, των συνδικαλιστικών οργανώσεων και του κλάδου. Θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν πρωτοβουλίες όπως η κοινή επιχείρηση «Καθαρό υδρογόνο», που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου, με σκοπό τη διευκόλυνση και την άντληση ιδιωτικής χρηματοδότησης, ώστε να επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

(29) Στην Ένωση **υπάρχουν** αρκετοί σταθμοί ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, **οι οποίοι** αποτελούν ήδη τη ραχοκοκαλιά του δικτύου κυκλοφορίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με ΥΦΑ. Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ανάπτυξης των υποδομών ΥΦΑ, και σταδιακά του βιολογικού ΥΦΑ, καθώς το δίκτυο αυτό καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και επιτρέπει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τη σύσταση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα εν λόγω σημεία ανεφοδιασμού πρέπει να εγκαθίστανται ανά 400 km στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος υπάρχουν ακόμα ορισμένα μικρά κενά που πρέπει να καλυφθούν. **Τα** κράτη μέλη **θα πρέπει**, μέχρι το 2025, να έχουν εκπληρώσει αυτόν τον στόχο και να καλύψουν τα κενά που έχουν απομείνει ώστε να παύσει στη συνέχεια η ισχύς του στόχου.

(29) Στην Ένωση αρκετοί σταθμοί ανεφοδιασμού με ΥΦΑ αποτελούν ήδη τη ραχοκοκαλιά του δικτύου κυκλοφορίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κινούνται με ΥΦΑ. Το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ανάπτυξης των υποδομών ΥΦΑ, και σταδιακά του βιολογικού ΥΦΑ, καθώς το δίκτυο αυτό καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και επιτρέπει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τη σύσταση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα εν λόγω σημεία ανεφοδιασμού πρέπει να εγκαθίστανται ανά 400 km στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος υπάρχουν ακόμα ορισμένα μικρά κενά που πρέπει να καλυφθούν. **Οι σταθμοί ΥΦΑ είναι ανεπαρκείς ιδίως σε ορισμένα τμήματα της Ευρώπης και σε τρίτες χώρες, που βρίσκονται σε διεθνείς μεταφορικούς διαδρόμους, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων που συνδέουν διαφορετικά κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη παροτρύνονται**, μέχρι το 2025, να έχουν εκπληρώσει αυτόν τον στόχο και να καλύψουν τα κενά που έχουν απομείνει ώστε να παύσει στη συνέχεια η ισχύς του στόχου.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

(30) Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν εύκολα και άνετα σε όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, χωρίς να χρειάζεται να συνάψουν συμβόλαιο με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης ή

(30) Οι χρήστες των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν εύκολα και άνετα σε όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, χωρίς να χρειάζεται να συνάψουν συμβόλαιο με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης ή

ανεφοδιασμού ή με τον πάροχο υπηρεσιών κινητικότητας. Ως εκ τούτου, για την επαναφόρτιση ή τον ανεφοδιασμό σε ad hoc βάση, όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να δέχονται **μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση, κυρίως ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών** μέσω **τερματικών και συσκευών που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών**. Οι καταναλωτές θα πρέπει πάντα να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν ad hoc, ακόμα και αν στο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού παρέχεται η δυνατότητα πληρωμής βάσει συμβολαίου.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ανεφοδιασμού ή με τον πάροχο υπηρεσιών κινητικότητας. Ως εκ τούτου, για την επαναφόρτιση ή τον ανεφοδιασμό σε ad hoc βάση, όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να δέχονται **πληρωμές** μέσω **καρτών**. Οι καταναλωτές θα πρέπει πάντα να έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν ad hoc, ακόμα και αν στο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού παρέχεται η δυνατότητα πληρωμής βάσει συμβολαίου.

Τροπολογία

(30α) Για να διασφαλιστεί ότι οι υποδομές φόρτισης που πρόκειται να αναπτυχθούν χρησιμοποιούνται αποτελεσματικότερα και για να βελτιωθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στην ηλεκτροκίνηση, είναι απαραίτητο να είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες η χρήση προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης, ανεξάρτητα από το εμπορικό σήμα του αυτοκινήτου και από το κατά πόσον συμμετέχουν σε κάποιο σύστημα πληρωμών βάσει σύμβασης ή όχι. Οι υποδομές για τα ηλεκτρικά οχήματα και τα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

(31) Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων και για τα άτομα με αναπηρίες και τους ηλικιωμένους. **Καταρχήν**, οι χώροι εγκατάστασης όλων των σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, αλλά και οι ίδιοι οι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι ώστε να χρησιμοποιούνται από όσο το δυνατόν περισσότερα μέλη του κοινού, και ιδίως από τους ηλικιωμένους, από τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και από τα άτομα με αναπηρία. Έτσι, οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης πρέπει να διαθέτουν αρκετά μεγάλο περιβάλλοντα χώρο, οι σταθμοί επαναφόρτισης δεν πρέπει να εγκαθίστανται σε υπερυψωμένα επίπεδα, τα κομβία ή οι οθόνες των σταθμών επαναφόρτισης πρέπει να βρίσκονται σε κατάλληλο ύψος και το βάρος των καλωδίων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού πρέπει να είναι τέτοιο ώστε οι χρήστες με περιορισμένη φυσική δύναμη να μπορούν να τα χειρίζονται άνετα. Επιπλέον, η διεπαφή χρήστη των σχετικών σταθμών επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι προσβάσιμη. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και III της οδηγίας 2019/882⁵⁷ θα πρέπει να ισχύουν και για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

⁵⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70).

(31) Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων και για τα άτομα με αναπηρίες και τους ηλικιωμένους. Οι χώροι εγκατάστασης όλων των σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, αλλά και οι ίδιοι οι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι ώστε να χρησιμοποιούνται από όσο το δυνατόν περισσότερα μέλη του κοινού, και ιδίως από τους ηλικιωμένους, από τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και από τα άτομα με αναπηρία. Έτσι, οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης πρέπει να διαθέτουν αρκετά μεγάλο περιβάλλοντα χώρο, οι σταθμοί επαναφόρτισης δεν πρέπει να εγκαθίστανται σε υπερυψωμένα επίπεδα, τα κομβία ή οι οθόνες των σταθμών επαναφόρτισης πρέπει να βρίσκονται σε κατάλληλο ύψος και το βάρος των καλωδίων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού πρέπει να είναι τέτοιο ώστε οι χρήστες με περιορισμένη φυσική δύναμη να μπορούν να τα χειρίζονται άνετα. Επιπλέον, η διεπαφή χρήστη των σχετικών σταθμών επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι προσβάσιμη. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και III της οδηγίας 2019/882⁵⁷ θα πρέπει να ισχύουν και για τις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

⁵⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70).

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 32 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(32α) Δεδομένων του κόστους και της πολυπλοκότητας που συνδέεται με την ανάπτυξη υποδομών από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους λιμένες, είναι απαραίτητο να δοθεί προτεραιότητα στις επενδύσεις, ιδίως εκεί όπου είναι σκοπιμότερο για λόγους γεωγραφικούς, μείωσης των εκπομπών και οικονομικής βιωσιμότητας, με βάση τη συχνότητα χρήσης, την κανονικότητα των διελεύσεων και τη διαθεσιμότητα της δυναμικότητας του δικτύου.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 34

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(34) Για τους προαναφερθέντες στόχους θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα είδη των σκαφών που εξυπηρετούνται και τα αντίστοιχα επίπεδα κυκλοφορίας τους στους λιμένες. Οι θαλάσσιοι λιμένες, στους οποίους ορισμένες κατηγορίες πλοίων εμφανίζουν χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξαιρούνται από τους υποχρεωτικούς στόχους ανάπτυξης υποδομών για τις αντίστοιχες κατηγορίες πλοίων όταν δεν καλύπτονται ελάχιστα επίπεδα κυκλοφορίας, ώστε να μην εγκαθίστανται υποδομές που θα μένουν τελικά αναξιοποίητες. Ομοίως, οι υποχρεωτικοί στόχοι δεν θα πρέπει να ορίζονται με κριτήριο τη μέγιστη ζήτηση, αλλά με κριτήριο τα αρκούντως υψηλά επίπεδα κυκλοφορίας, προκειμένου να μην μένουν αναξιοποίητες οι εγκαταστάσεις και να λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν

(34) Για τους προαναφερθέντες στόχους θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα είδη των σκαφών που εξυπηρετούνται και τα αντίστοιχα επίπεδα κυκλοφορίας τους στους λιμένες. Οι θαλάσσιοι λιμένες, στους οποίους ορισμένες κατηγορίες πλοίων εμφανίζουν χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξαιρούνται από τους υποχρεωτικούς στόχους ανάπτυξης υποδομών για τις αντίστοιχες κατηγορίες πλοίων όταν δεν καλύπτονται ελάχιστα επίπεδα κυκλοφορίας, ώστε να μην εγκαθίστανται υποδομές που θα μένουν τελικά αναξιοποίητες. Ομοίως, οι υποχρεωτικοί στόχοι δεν θα πρέπει να ορίζονται με κριτήριο τη μέγιστη ζήτηση, αλλά με κριτήριο τα αρκούντως υψηλά επίπεδα κυκλοφορίας, προκειμένου να μην μένουν αναξιοποίητες οι εγκαταστάσεις και να λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν

σημαντικό μέσο της συνοχής και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών στην Ένωση. Η δυναμικότητα παραγωγής ενέργειας σε αυτά τα νησιά ενδέχεται να μην ανταποκρίνεται πάντα επαρκώς στη ζήτηση ισχύος που θα καλείται να καλύψει το σύστημα της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Στις περιπτώσεις αυτές, τα νησιά θα πρέπει να εξαιρούνται από την απαίτηση κάλυψης αυτής της ζήτησης εκτός εάν, και έως ότου, ολοκληρωθεί η ηλεκτρική διασύνδεση με την ηπειρωτική χώρα ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

σημαντικό μέσο της συνοχής και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών **και των εξόχως απόκεντρων περιοχών** στην Ένωση. Η δυναμικότητα παραγωγής ενέργειας σε αυτά τα νησιά **και στις εξόχως απόκεντρες περιοχές** ενδέχεται να μην ανταποκρίνεται πάντα επαρκώς στη ζήτηση ισχύος που θα καλείται να καλύψει το σύστημα της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Στις περιπτώσεις αυτές, τα νησιά **και οι εξόχως απόκεντρες περιοχές** θα πρέπει να εξαιρούνται από την απαίτηση κάλυψης αυτής της ζήτησης εκτός εάν, και έως ότου, ολοκληρωθεί η ηλεκτρική διασύνδεση με την ηπειρωτική χώρα **ή γειτονικές χώρες** εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(35) Έως το 2025 θα πρέπει να έχει τεθεί στη διάθεση του κοινού κεντρικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες. Ως σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ μπορούν να χρησιμοποιούνται τερματικοί σταθμοί ΥΦΑ, δεξαμενές, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες.

Τροπολογία

(35) Έως το 2025 θα πρέπει να έχει τεθεί στη διάθεση του κοινού κεντρικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, **υδρογόνο και αμμωνία** στους θαλάσσιους λιμένες. Ως σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ μπορούν να χρησιμοποιούνται τερματικοί σταθμοί ΥΦΑ, δεξαμενές, κινητές δεξαμενές, δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικά πλαίσια πολιτικής στα

Τροπολογία

(37) Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικά πλαίσια πολιτικής στα

οποία περιγράφουν τα σχέδια και τους στόχους τους για να διασφαλίσουν την εκπλήρωση αυτών των στόχων. Τόσο κατά την εξέταση του εθνικού πλαισίου πολιτικής, όσο και κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, επισημάνθηκε ότι είναι ανάγκη να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι και να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών, καθώς ο ρυθμός διεϊσδυσης των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, και ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων, στην αγορά αναμένεται να επιταχυνθεί. Επιπλέον, για να εκπληρωθούν οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να **αντικαταστήσουν** τα ορυκτά καύσιμα με **εναλλακτικά καύσιμα**. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα ισχύοντα εθνικά πλαίσια πολιτικής προκειμένου να περιγράψουν με σαφήνεια με ποιον τρόπο θα ανταποκριθούν στην ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη για προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως αυτή αποτυπώνεται στους υποχρεωτικούς στόχους. Τα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να καλύπτουν εξίσου όλους τους τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων και αυτούς για τους οποίους δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών.

οποία περιγράφουν τα σχέδια και τους στόχους τους για να διασφαλίσουν την εκπλήρωση αυτών των στόχων. Τόσο κατά την εξέταση του εθνικού πλαισίου πολιτικής, όσο και κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, επισημάνθηκε ότι είναι ανάγκη να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι και να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών, καθώς ο ρυθμός διεϊσδυσης των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, και ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων, στην αγορά αναμένεται να επιταχυνθεί. Επιπλέον, για να εκπληρωθούν οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, **ο στόχος της Ένωσης για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 το αργότερο και για να μειωθεί η εξάρτηση από συμβατικά καύσιμα**, όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να **καταργήσουν σταδιακά** τα ορυκτά καύσιμα **και να τα αντικαταστήσουν με οικολογικές εναλλακτικές λύσεις**. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα ισχύοντα εθνικά πλαίσια πολιτικής προκειμένου να περιγράψουν με σαφήνεια με ποιον τρόπο θα ανταποκριθούν στην ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη για προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, όπως αυτή αποτυπώνεται στους υποχρεωτικούς στόχους. **Αποτυπώνοντας πλήρως τις αρχές της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» και της «μη πρόκλησης ζημίας στη συνοχή», η αναθεώρηση θα πρέπει να βασίζεται σε εδαφική ανάλυση, όπου θα εντοπίζονται οι διαφορετικές ανάγκες και θα λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, τα υφιστάμενα τοπικά και περιφερειακά σχέδια ανάπτυξης υποδομής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού**. Τα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να καλύπτουν εξίσου όλους τους τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων και αυτούς για τους οποίους δεν έχουν οριστεί υποχρεωτικοί στόχοι για την ανάπτυξη υποδομών.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 38

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(38) Τα αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν δράσεις που στηρίζουν την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων και την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να δημιουργηθούν, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και με τον εκάστοτε κλάδο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ανάγκες των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Επιπροσθέτως, στα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να περιγράφεται το συνολικό εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού, αδειοδότησης και σύναψης συμβάσεων για τις εν λόγω υποδομές, μεταξύ άλλων τα εμπόδια που υπάρχουν και οι ενέργειες που πραγματοποιούνται για να αρθούν τα εμπόδια και να αναπτυχθούν ταχύτερα οι υποδομές.

Τροπολογία

(38) Τα αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να **ευθυγραμμίζονται με τον στόχο για κλιματική ουδετερότητα της Ένωσης έως το 2050 το αργότερο, και να** περιλαμβάνουν **μερίδια της αγοράς και της κυκλοφορίας, παρακολούθηση και αξιολόγηση δεδομένων που θα παρέχει προβλέψεις της αγοράς και δυναμικές** δράσεις που θα στηρίζουν την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων **και πράσινων λύσεων**, μεταξύ άλλων και την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, και με τον εκάστοτε κλάδο **και άλλους ενδιαφερομένους**, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ανάγκες **διασφάλισης μιας κοινωνικά δίκαιης και ισότιμης μετάβασης, καθώς και τις ανάγκες των κοινωνικών εταίρων και των** μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, **προκειμένου η μετάβαση να υλοποιηθεί με ρεαλιστικό και κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο**. Επιπροσθέτως, στα αναθεωρημένα πλαίσια θα πρέπει να περιγράφεται το συνολικό εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού, αδειοδότησης και σύναψης συμβάσεων για τις εν λόγω υποδομές, μεταξύ άλλων τα εμπόδια που υπάρχουν και οι ενέργειες που πραγματοποιούνται για να αρθούν τα εμπόδια και να αναπτυχθούν ταχύτερα οι υποδομές. **Τα αναθεωρημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να λαμβάνουν πρωτίστως υπόψη την αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν τη σύσταση και τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την εφαρμογή της αρχής, καθώς εξηγούν τον τρόπο με τον οποίο οι**

αποφάσεις σχεδιασμού, πολιτικής και επενδύσεων μπορούν να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας σε ορισμένους βασικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών. Σε αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές, εξόχως απόκεντρες περιοχές και περιοχές με χαμηλή πυκνότητα κυκλοφορίας, όπου η ζήτηση για τέτοιες υποδομές είναι χαμηλή, η εξασφάλιση επαρκώς ολοκληρωμένης υποδομής ενδέχεται να μην είναι δυνατή με τους όρους της αγοράς. Σύμφωνα με τη νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις, ένα κράτος μέλος μπορεί να παρέχει επενδυτικές ενισχύσεις και χρηματοδότηση από τον ΜΣΕ για τον σκοπό αυτό. Η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων δεν πρέπει να αφήσει κανέναν στο περιθώριο.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(39) Η χάραξη και εφαρμογή των αναθεωρημένων εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών θα πρέπει να διευκολυνθεί από την Επιτροπή μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

Τροπολογία

(39) Η χάραξη και εφαρμογή των αναθεωρημένων εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών θα πρέπει να διευκολυνθεί από την Επιτροπή μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών **και των περιφερειακών και τοπικών αρχών.**

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Για να υποστηριχθούν τα εναλλακτικά καύσιμα και να αναπτυχθούν οι σχετικές υποδομές, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν

Τροπολογία

(40) Για να υποστηριχθούν τα εναλλακτικά καύσιμα και να αναπτυχθούν οι σχετικές υποδομές, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν

αναλυτικές στρατηγικές για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τον άνθρακα, όπως π.χ. η αεροπορία, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, καθώς και οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε τμήματα του δικτύου που είναι αδύνατο να ηλεκτροδοτηθούν. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χαράξουν **σαφείς** στρατηγικές για την απαλλαγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών από τον άνθρακα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Μακρόπνοες στρατηγικές απαλλαγής από τον άνθρακα θα πρέπει επίσης να χαραχθούν για τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ και τους αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ, με επίκεντρο κυρίως την εγκατάσταση υποδομών για σκάφη και αεροσκάφη χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και για σιδηροδρομικές γραμμές που δεν πρόκειται να ηλεκτροδοτηθούν. Με βάση αυτές τις στρατηγικές, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό προκειμένου να θέσει πιο δεσμευτικούς στόχους για τους εν λόγω τομείς.

αναλυτικές στρατηγικές για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τον άνθρακα, όπως π.χ. η αεροπορία, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, καθώς και οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε τμήματα του δικτύου που είναι αδύνατο να ηλεκτροδοτηθούν, **με βάση την εθνική αγορά, τα δεδομένα για το μερίδιο κυκλοφορίας και τις προβλέψεις της αγοράς**. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χαράξουν **λεπτομερείς** στρατηγικές για την απαλλαγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών από τον άνθρακα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Μακρόπνοες στρατηγικές απαλλαγής από τον άνθρακα θα πρέπει επίσης να χαραχθούν για τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ και τους αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ, με επίκεντρο κυρίως την εγκατάσταση υποδομών για σκάφη και αεροσκάφη χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και για σιδηροδρομικές γραμμές που δεν πρόκειται να ηλεκτροδοτηθούν. Με βάση αυτές τις στρατηγικές, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό προκειμένου να θέσει πιο δεσμευτικούς στόχους για τους εν λόγω τομείς.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(41) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναλάβουν ευρύ φάσμα ρυθμιστικών και μη ρυθμιστικών πρωτοβουλιών και μέτρων για να επιτύχουν τους υποχρεωτικούς στόχους και να υλοποιήσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους, σε στενή συνεργασία με παράγοντες του ιδιωτικού τομέα, **οι οποίοι θα πρέπει** να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο

Τροπολογία

(41) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναλάβουν ευρύ φάσμα ρυθμιστικών και μη ρυθμιστικών πρωτοβουλιών και μέτρων για να επιτύχουν τους υποχρεωτικούς στόχους και να υλοποιήσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους, σε στενή συνεργασία με **τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και** παράγοντες του ιδιωτικού τομέα, **που μπορούν όλοι** να

υποστηρίζοντας την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο υποστηρίζοντας την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(41α) Με τουλάχιστον το 30 % του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και το 37 % του Ταμείου Συνοχής να δαπανάται για την προστασία του κλίματος, η πολιτική συνοχής θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη μιας πυκνής, έξυπνης και προσβάσιμης υποδομής εναλλακτικών καυσίμων σε όλη την ΕΕ. Στα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές θα διαδραματίζουν συχνά καίριο ρόλο τόσο στη χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης κεφαλαίων ΕΔΕΤ, όσο και στην παροχή αδειών για την κατασκευή των υποδομών που απαιτούνται για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές θα πρέπει να συμμετέχουν πλήρως στην εκπόνηση και εφαρμογή των εθνικών πλαισίων πολιτικής για την ανάπτυξη της υποδομής εναλλακτικών καυσίμων. Επιπλέον, κατά τη χρήση κεφαλαίων ΕΔΕΤ για την ανάπτυξη μιας τέτοιας υποδομής, τα γειτονικά κράτη μέλη και οι περιφέρειες θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις διασυνοριακές περιοχές.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

(42) Δυνάμει της οδηγίας 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁸, ένα ελάχιστο ποσοστό των δημόσιων συμβάσεων σε εθνικό επίπεδο πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνο τα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, εφόσον τα καθαρά λεωφορεία χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 3 του παρόντος κανονισμού. Καθώς οι δημόσιες αρχές μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης επιλέγουν ολοένα και περισσότερο καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών για να επιτύχουν αυτούς τους στόχους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναγορεύσουν τη στοχευμένη προώθηση και ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών των λεωφορείων σε βασικό στοιχείο των εθνικών πλαισίων πολιτικής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν και να διατηρήσουν κατάλληλα νομικά μέσα προκειμένου να υποστηρίξουν την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού, μεταξύ άλλων και για τους δεσμευμένους στόλους, δίνοντας έμφαση στα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών σε τοπικό επίπεδο.

(42) Δυνάμει της οδηγίας 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁸, ένα ελάχιστο ποσοστό των δημόσιων συμβάσεων σε εθνικό επίπεδο πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνο τα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, εφόσον τα καθαρά λεωφορεία χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 3 του παρόντος κανονισμού. Καθώς οι δημόσιες αρχές μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης επιλέγουν ολοένα και περισσότερο καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών για να επιτύχουν αυτούς τους στόχους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναγορεύσουν τη στοχευμένη προώθηση και ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών των λεωφορείων σε βασικό στοιχείο των εθνικών πλαισίων πολιτικής, **προκειμένου να διασφαλίζεται έξυπνη και βιώσιμη αστική κινητικότητα**. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν και να διατηρήσουν κατάλληλα νομικά μέσα προκειμένου να υποστηρίξουν την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού, μεταξύ άλλων και για τους δεσμευμένους στόλους, δίνοντας έμφαση στα καθαρά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών σε τοπικό επίπεδο **και στην ταχεία φόρτιση, καθώς και στις δυνατότητες νυχτερινής φόρτισης για όλους τους φορείς υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών**.

⁵⁸ Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

⁵⁸ Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(46) Τα δεδομένα αναμένεται να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο για την επαρκή λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Η μορφή και η συχνότητα με την οποία πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα αυτά τα δεδομένα, αλλά και η ποιότητά των δεδομένων, έχουν καθοριστική σημασία για τη συνολική ποιότητα ενός οικοσυστήματος υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που ικανοποιεί τις ανάγκες των χρηστών. Επιπλέον, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι προσβάσιμα με ενιαίο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁹ για τα εθνικά σημεία πρόσβασης.

Τροπολογία

(46) Τα δεδομένα αναμένεται να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο για την επαρκή λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Η μορφή και η συχνότητα με την οποία πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα αυτά τα δεδομένα, αλλά και η ποιότητά των δεδομένων, έχουν καθοριστική σημασία για τη συνολική ποιότητα ενός οικοσυστήματος υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που ικανοποιεί τις ανάγκες των χρηστών. Επιπλέον, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι προσβάσιμα με ενιαίο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα εθνικά σημεία πρόσβασης. ***Για τις υπηρεσίες που επιτρέπουν απρόσκοπτα ταξίδια σε όλη την Ένωση, θα πρέπει επίσης να δημιουργηθεί ένα πανευρωπαϊκό σύστημα για την εισαγωγή τυποποιημένων πληροφοριών από τα εθνικά συστήματα.***

⁵⁹ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των συστημάτων Ευφώνων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 52

(52) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα συμβουλευτεί σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων, και ιδίως το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές και το ευρωπαϊκό φόρουμ για τη βιώσιμη ναυτιλία. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις με τους εμπειρογνώμονες είναι ιδιαίτερα σημαντικές όταν η Επιτροπή επιθυμεί να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση **ή εκτελεστικές** πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(52) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα συμβουλευτεί **ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων, μεταξύ άλλων και οργανώσεις καταναλωτών, καθώς και** σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων, **οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών** και ιδίως το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές **(STF)** και το ευρωπαϊκό φόρουμ για τη βιώσιμη ναυτιλία **(ESSF)**, **καθώς και τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές**. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις με τους εμπειρογνώμονες είναι ιδιαίτερα σημαντικές όταν η Επιτροπή επιθυμεί να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 54

(54) Η αγορά των εναλλακτικών καυσίμων, και ιδίως των καυσίμων μηδενικών εκπομπών, βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο ανάπτυξης και η τεχνολογία παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό αναμένεται να επηρεάσει τη ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και, κατά συνέπεια, για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε όλους τους τομείς μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό έως το τέλος του 2026, εστιάζοντας κυρίως στους στόχους για τα σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και στους στόχους για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων των σκαφών και των αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών στις πλωτές μεταφορές και στην αεροπορία.

(54) Η αγορά των εναλλακτικών καυσίμων, και ιδίως των καυσίμων μηδενικών εκπομπών, βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο ανάπτυξης και η τεχνολογία παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό αναμένεται να επηρεάσει τη ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και, κατά συνέπεια, για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε όλους τους τομείς μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον παρόντα κανονισμό έως το τέλος του 2026, εστιάζοντας κυρίως στους στόχους για τα σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, καθώς και στους στόχους για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων των σκαφών και των αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών στις πλωτές μεταφορές και στην αεροπορία, **με βάση την εθνική αγορά, τα δεδομένα για το μερίδιο κυκλοφορίας και**

τις προβλέψεις της αγοράς.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ο παρών κανονισμός εγκαθιδρύει μηχανισμό υποβολής εκθέσεων με σκοπό την ενθάρρυνση της συνεργασίας και διασφαλίζει την επαρκή παρακολούθηση της προόδου. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει μια δομημένη, διαφανή, επαναλαμβανόμενη διαδικασία **ανταλλαγής στοιχείων** μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την ολοκλήρωση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, τη συνακόλουθη εφαρμογή τους και την πραγματοποίηση αντίστοιχων ενεργειών από την Επιτροπή.

Τροπολογία

3. Ο παρών κανονισμός εγκαθιδρύει μηχανισμό υποβολής εκθέσεων με σκοπό την ενθάρρυνση της συνεργασίας και διασφαλίζει την επαρκή παρακολούθηση της προόδου. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει μια δομημένη, διαφανή, επαναλαμβανόμενη **και πολυεπίπεδη** διαδικασία **διακυβέρνησης** μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την ολοκλήρωση των εθνικών πλαισίων πολιτικής, **που λαμβάνει υπόψη τις τοπικές και περιφερειακές στρατηγικές για την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που έχουν ήδη αναπτυχθεί από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς και** τη συνακόλουθη εφαρμογή τους και την πραγματοποίηση αντίστοιχων ενεργειών από την Επιτροπή.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ – περίπτωση 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- **βιομεθάνιο, βιοπροπάνιο, βιο-υγραέριο, ανανεώσιμος διμεθυλαιθέρας.**

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 3 α (νέο)

(3α) «υποδομές εναλλακτικών καυσίμων»: κάθε υποδομή που επιτρέπει τον ανεφοδιασμό ή τη φόρτιση διαφόρων τύπων οχημάτων ή τρόπων μεταφοράς με εναλλακτικά καύσιμα που μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του τομέα των μεταφορών, εξαιρουμένων, ως εκ τούτου, των εναλλακτικών καυσίμων που μπορούν να διανεμηθούν, να αποθηκευτούν και να χρησιμοποιηθούν μέσω υφιστάμενων υποδομών, μεταξύ άλλων με ήσσονες προσαρμογές ή με υποδομές του ίδιου είδους·

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) «αερολιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ»: αερολιμένας, όπως παρατίθεται και κατηγοριοποιείται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

διαγράφεται

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14) «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης»: σημείο επαναφόρτισης που μπορεί να στέλνει και να λαμβάνει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, να επικοινωνεί αμφίδρομα με το δίκτυο

(14) «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης»: σημείο επαναφόρτισης που μπορεί να στέλνει και να λαμβάνει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, να επικοινωνεί αμφίδρομα με το δίκτυο

ηλεκτροδότησης και το ηλεκτρικό όχημα και που μπορεί να παρακολουθείται και να ελέγχεται εξ αποστάσεως, μεταξύ άλλων για την έναρξη και τη διακοπή της περιόδου επαναφόρτισης και για τη μέτρηση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας·

ηλεκτροδότησης και το ηλεκτρικό όχημα και **με σύστημα διαχείρισης της ενέργειας εντός των κτιρίων, κατά περίπτωση, και** που μπορεί να παρακολουθείται και να ελέγχεται εξ αποστάσεως, μεταξύ άλλων για την έναρξη και τη διακοπή της περιόδου επαναφόρτισης και για τη μέτρηση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας·

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 19 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση»: «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 18) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999·

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(30) «πάροχος υπηρεσιών **κινητικότητας**»: νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες έναντι αμοιβής σε τελικό χρήστη, στις οποίες περιλαμβάνεται και η πώληση υπηρεσίας επαναφόρτισης·

(30) «πάροχος υπηρεσιών **ηλεκτροκίνησης**»: νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες έναντι αμοιβής σε τελικό χρήστη, στις οποίες περιλαμβάνεται και η πώληση υπηρεσίας επαναφόρτισης·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 38 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(38α) «προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης»: χώρος σταθμών, σταθμός ή σημείο επαναφόρτισης που

βρίσκεται σε τοποθεσία ή εγκατάσταση που είναι ανοικτή στο ευρύ κοινό τουλάχιστον 8 ώρες την ημέρα και 6 ημέρες την εβδομάδα, με τουλάχιστον 98 % χρόνο διαθεσιμότητας, ανεξάρτητα από το αν η υποδομή φόρτισης βρίσκεται σε δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο·

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 43 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(43α) «σημείο επαναφόρτισης, σταθμός ή χώρος σταθμών που προορίζεται για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα»: σημείο επαναφόρτισης, σταθμός ή χώρος σταθμών που έχει σχεδιαστεί και προορίζεται για επαναφόρτιση τόσο ελαφρών όσο και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, είτε λόγω του ειδικού σχεδιασμού των συνδετήρων/ρευματοληπτών ή λόγω του σχεδιασμού του χώρου στάθμευσης που βρίσκεται κοντά στο σημείο, στον σταθμό ή στον χώρο σταθμών ή λόγω και των δύο αυτών παραγόντων·

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(57) «ελλιμενισμένο πλοίο»: ελλιμενισμένο πλοίο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο ιδ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

(57) «ελλιμενισμένο πλοίο»: πλοίο που βρίσκεται ασφαλώς προσδεμένο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους όπου διενεργεί τις κύριες λειτουργίες του φόρτωσης, εκφόρτωσης ή διανυκτέρευσης, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύει όταν δεν εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης· σε περίπτωση κρουαζιερόπλοιων

*περιλαμβάνονται δραστηριότητες
διανοκτέρευσης·*

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(58) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας» η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα ποντοπόρα πλοία ή σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

Τροπολογία

(58) «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας» **κατά τον ελλιμενισμό:** η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα ποντοπόρα πλοία ή σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας **μέσω σταθερής, πλωτής ή κινητής εγκατάστασης·**

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 59

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(59) «έξυπνη επαναφόρτιση»:
διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνίας·

Τροπολογία

(59) «έξυπνη επαναφόρτιση»:
διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνίας· **η έξυπνη επαναφόρτιση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε κανονικές ταχύτητες φόρτισης, καθώς και κατά την ταχεία φόρτιση, με την ανταπόκριση σε δυναμικά τιμολογιακά σήματα ή με τη βελτιστοποίηση της ροής ισχύος·**

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 66 α (νέο)

(66α) «κέντρο εφοδιαστικής»: χώρος σε καθορισμένη περιοχή, εντός του οποίου όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την εφοδιαστική και τη διανομή εμπορευμάτων – για διαμετακόμιση τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο – ασκούνται από διάφορους φορείς εκμετάλλευσης σε εμπορική βάση· οι φορείς εκμετάλλευσης μπορεί να είναι είτε ιδιοκτήτες είτε ενοικιαστές κτιρίων και εγκαταστάσεων (όπως αποθήκες, κέντρα διανομής, χώροι αποθήκευσης, γραφεία και υπηρεσίες φορτηγών κ.λπ.)·

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανάλογα με τον ρυθμό διείσδυσης των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά·

Τροπολογία

– την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ανάλογα με τον ρυθμό διείσδυσης των ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά, **με επαρκή ικανότητα φόρτισης για τέτοια οχήματα· την ενεργοποίηση επαρκούς αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για την έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων·**

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– την εγκατάσταση, στην επικράτεια

Τροπολογία

– την εγκατάσταση, στην επικράτεια

τους, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι παρέχουν επαρκή ισχύ εξόδου για τα εν λόγω οχήματα.

τους, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι παρέχουν επαρκή ισχύ εξόδου για τα εν λόγω οχήματα, **κατανεμημένων ισόρροπα στην επικράτειά τους μεταξύ πιο πυκνοκατοικημένων και πιο αραιοκατοικημένων περιοχών.**

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– **την παροχή σύνδεσης στο δίκτυο και τη δυναμικότητα του δικτύου,**

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1 kW· και

α) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 3 kW, **εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά έτος είναι μικρότερο από 1 %· και**

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό

ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 2,5 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά έτος είναι μεγαλύτερο από 1 % και μικρότερο από 2,5 %· και

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 2 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά έτος είναι μεγαλύτερο από 2,5 % και μικρότερο από 5 %· και

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αγ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1,5 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά

έτος είναι μεγαλύτερο από 5 % και μικρότερο από 7,5 %· και

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αδ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά έτος είναι μεγαλύτερο από 7,5 %·

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 0,66 kW.

β) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 2 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων είναι μικρότερο από 1 %· και

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1,65 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων είναι μεταξύ 1 % και 2,5 %· και

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ββ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1,33 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων είναι μεταξύ 2,5 % και 5 %· και

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βγ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός

κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων είναι μεταξύ 5 % και 7,5 %· και

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βδ) για κάθε ελαφρύ επαγγελματικό υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη που ταξινομείται στην επικράτειά τους, παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 0,66 kW, εφόσον το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων ενός κράτους μέλους επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων είναι μεγαλύτερο από 7,5 %·

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Ένας τουλάχιστον σταθμός επαναφόρτισης σε ένα χώρο σταθμών επαναφόρτισης στις αστικές περιοχές και κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με ρυμουλκούμενο, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών απαιτήσεών τους σχετικά με τον χώρο φορτίου που χρησιμοποιείται από τα εν λόγω οχήματα.

Με την επιφύλαξη των στοιχείων α) και β) της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την ανάπτυξη ελάχιστου αριθμού υποδομών επαναφόρτισης σε εθνικό επίπεδο που επαρκεί για:

– το 2 % των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων ανά υποδομή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025·

– το 5 % των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027·

– το 10 % των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνολικού προβλεπόμενου στόλου οχημάτων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α –εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την εγκατάσταση κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

Τροπολογία

α) την εγκατάσταση κατά μήκος του κεντρικού **και του εκτεταμένου** δικτύου ΔΕΔ-Μ **και, εφόσον είναι οικονομικά εφικτό, κεντρικού δικτύου** σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) την εγκατάσταση κατά μήκος του **εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και ανά 60 km κατ' ανώτατο όριο, προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι οποίοι πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:**

Τροπολογία

διαγράφεται

ι) **έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης**

προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 300 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW.

ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 600 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW.

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) την εγκατάσταση προσβάσιμων στο κοινό χώρων σταθμών επαναφόρτισης, ανά ομάδες, για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο α) σημεία i και ii:

i) σε ακτίνα 5 km εντός αστικών περιοχών·

ii) σε υφιστάμενη οδό σε ακτίνα 60 km εντός αραιοκατοικημένων και απομακρυσμένων περιοχών. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνυπολογίζουν τους χώρους σταθμών επαναφόρτισης των παραγράφων 4 έως 7 του παρόντος άρθρου στον στόχο ομάδας.

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Κατά τη δημιουργία και την προώθηση των υποδομών φόρτισης κατά την έννοια της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης υπόψη τους

στόχους του άρθρου 174 ΣΛΕΕ και διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα σε αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα κυκλοφορίας, επιπλέον των κεντρικών δικτύων ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα σημεία α) και β) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία

3. Τα γειτονικά κράτη μέλη μεριμνούν για τη μη υπέρβαση των ανώτατων ορίων απόστασης που αναφέρονται στα σημεία α) και β) στα διασυνοριακά τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και, **εκτός εάν είναι οικονομικά ανέφικτο**, του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Οι διατάξεις του άρθρου 3 δεν εφαρμόζονται σε υφιστάμενα τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ τα οποία, κατά την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 3, βρίσκονται σε διαδικασία αναβάθμισης/κατασκευής και, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, τελούν υπό καθεστώς «προς βελτίωση». Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ελάχιστη κάλυψη προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για όλα τα πρόσφατα κατασκευασμένα, αναβαθμισμένα και μετασκευασμένα τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 ή εντός 24 μηνών από την ολοκλήρωση των εργασιών [εάν η ημερομηνία ολοκλήρωσης είναι πέραν

της ημερομηνίας που ορίζει το άρθρο 3].

Αιτιολόγηση

Όταν υπάρχων δρόμος αναβαθμίζεται με βάση νέα πρότυπα, συχνά κατασκευάζεται σε νέα και αποκλειστική διαδρομή χωρίς να επικαλύπτει άλλη. Ως εκ τούτου, δεν είναι οικονομικά αποδοτική η κατασκευή υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε υπάρχοντες δρόμους εάν πρόκειται να αναβαθμιστούν, ειδικά κατά μήκος νέων δρομολογίων, στο προσεχές μέλλον (πριν από το 2030). Ο προτεινόμενος μηχανισμός ευελιξίας επιτρέπει την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, ενώ διατηρεί και την υποχρέωση των κρατών μελών να κατασκευάσουν την υποδομή εναλλακτικών καυσίμων κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με τον προτεινόμενο κανονισμό.

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. *Οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και στα νησιά, εάν το κόστος είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη επεξηγούν λογικά την απόφασή τους και καθιστούν διαθέσιμες τις εν λόγω πληροφορίες στα οικεία εθνικά πλαίσια πολιτικής.*

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. *Η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει, εάν είναι απαραίτητο, τους στόχους που τίθενται στον παρόντα κανονισμό όσον αφορά τις υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ώστε να τους ευθυγραμμίσει με τις απαιτήσεις που*

ορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 80

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 3 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3γ. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλιστεί η συνεργασία των τρίτων χωρών, ιδίως των υποψήφιων προς ένταξη στην ΕΕ, και των τρίτων χωρών στις οποίες βρίσκονται διάδρομοι μεταφορών που συνδέουν τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 81

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 3 δ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3δ. Όταν ένας χώρος σταθμών επαναφόρτισης εξυπηρετεί ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ο χώρος σταθμών επαναφόρτισης και οι σταθμοί επαναφόρτισης θεωρούνται προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα, υπό τον όρο ότι η συνολική εγκατεστημένη δυναμικότητα και ο τύπος φορτιστών είναι τα απαιτούμενα για τα ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία 82

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 3 ε (νέα)**

3ε. Οι διατάξεις του άρθρου δεν εφαρμόζονται σε υφιστάμενα τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ τα οποία, κατά την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 3, βρίσκονται σε διαδικασία αναβάθμισης/κατασκευής και, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, τελούν υπό καθεστώς «προς βελτίωση». Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ελάχιστη κάλυψη προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για όλα τα πρόσφατα κατασκευασμένα, αναβαθμισμένα και μετασκευασμένα τμήματα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 ή εντός 24 μηνών από την ολοκλήρωση των εργασιών [εάν η ημερομηνία ολοκλήρωσης είναι πέραν της ημερομηνίας που ορίζει το άρθρο 3].

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **1400** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **έναν σταθμό** επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **2000** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **δύο σταθμούς** επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **3500** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **δύο** σταθμούς

ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **5000** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **τέσσερις**

επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **1400** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **έναν** σταθμό επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία

i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **2000** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **δύο** σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) έως την 1η Δεκεμβρίου 2035, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **3500** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **δύο** σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία

ii) έως την 1η Δεκεμβρίου 2035, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον **5000** kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον **τέσσερις** σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW·

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου **2030** σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον **ενός σταθμού** επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·

Τροπολογία

γ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου **2027** σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον **δύο σταθμών** επαναφόρτισης, **με δυνατότητα έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης**, για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100

kW·

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, σε κάθε ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, τουλάχιστον τεσσάρων σταθμών επαναφόρτισης, με δυνατότητα έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης, για βαρέα επαγγελματικά οχήματα με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 100 kW·

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον **600 kW**, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον **150 kW**·

δ) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον **1400 kW**, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον **350 kW**·

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων

ε) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 σε κάθε αστικό κόμβο, προσβάσιμων στο κοινό σημείων

επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον **1200 kW**, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον **150 kW**.

επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν αθροιστικά ισχύ εξόδου τουλάχιστον **3500 kW**, η οποία παρέχεται από σταθμούς επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον **350 kW**.

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, σε κάθε κέντρο εφοδιαστικής, τουλάχιστον στο 20 % των σταθμών φόρτωσης, προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα που παρέχουν μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 350 kW, και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 τουλάχιστον στο 40 % των σταθμών φόρτωσης.

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εβ) Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την παροχή της σύνδεσης στο δίκτυο και της απαραίτητης δυναμικότητας δικτύου.

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρήσει, εάν είναι απαραίτητο, τους

στόχους που τίθενται στον παρόντα κανονισμό όσον αφορά τις υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ώστε να τους ευθυγραμμίσει με τις νέες απαιτήσεις που ορίζονται στον επικαιροποιημένο κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τροπολογία 94

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και στα νησιά, εάν το κόστος είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη επεξηγούν λογικά την απόφασή τους και καθιστούν διαθέσιμες τις εν λόγω πληροφορίες στα οικεία εθνικά πλαίσια πολιτικής.

Τροπολογία 95

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2γ. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλιστεί η συνεργασία των τρίτων χωρών, ιδίως των υποψήφιων προς ένταξη στην ΕΕ, και των τρίτων χωρών στις οποίες βρίσκονται διάδρομοι μεταφορών που συνδέουν τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα να επαναφορτίζουν το ηλεκτρικό τους όχημα σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται *ευρέως στην Ένωση*. Για τον σκοπό αυτό:

Τροπολογία

2. Οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι, παρέχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα να επαναφορτίζουν το ηλεκτρικό τους όχημα σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που **αποδέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές μέσω τερματικών σταθμών και συσκευών που χρησιμοποιούνται για υπηρεσίες πληρωμών, ή τουλάχιστον μέσω καρτών πληρωμών**. Για τον σκοπό αυτό:

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν ισχύ εξόδου μικρότερη των 50 kW και που εγκαθίστανται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές με τερματικά και συσκευές που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών, μεταξύ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες συσκευές:

Τροπολογία

α) οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που εγκαθίστανται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές με τερματικά και συσκευές που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών, μεταξύ των οποίων πρέπει να **περιλαμβάνονται τουλάχιστον κάρτες πληρωμών (χρεωτικές και πιστωτικές κάρτες) και, ει δυνατόν, μία από τις** ακόλουθες συσκευές :

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) συσκευές ανάγνωσης καρτών

Τροπολογία

διαγράφεται

πληρωμών·

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης, στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν ισχύ εξόδου τουλάχιστον 50 kW και που εγκαθίστανται μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, δέχονται ηλεκτρονικές πληρωμές με τερματικά και συσκευές που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες πληρωμών, μεταξύ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες συσκευές:

i) συσκευές ανάγνωσης καρτών πληρωμών·

ii) συσκευές που διαθέτουν λειτουργική δυνατότητα για ανέπαφες πληρωμές και μπορούν σε κάθε περίπτωση να διαβάζουν κάρτες πληρωμών.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2027 οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης **με ισχύ εξόδου τουλάχιστον 50 kW** που διαχειρίζονται οι ίδιοι πληρούν την απαίτηση του στοιχείου **β**).

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2027 οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι οι προσβάσιμοι στο κοινό σταθμοί επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι πληρούν την απαίτηση του στοιχείου **α**).

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι απαιτήσεις που προβλέπονται **στα στοιχεία α) και β)** δεν ισχύουν για τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης στα οποία δεν απαιτείται η καταβολή χρηματικού ποσού για την υπηρεσία επαναφόρτισης.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. ***Ανάλογα με την περίπτωση, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται μόνον κατά αναλογικό τρόπο, και εφόσον συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι.***

Τροπολογία

4. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς, δεν εισάγουν διακρίσεις ***και βασίζονται αποκλειστικά στην ηλεκτρική ενέργεια που έλαβε το όχημα.*** Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας.

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 4 α (νέα)

4a. Τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές να θεσπίζουν μέτρα για να διασφαλίζουν ότι δεν σημειώνεται εκτόξευση των τιμών, με βάση, μεταξύ άλλων, την απόσταση από τον επόμενο φορτιστή, το επίπεδο φόρτισης του συσσωρευτή, το εμπορικό σήμα του οχήματος ή τη συμμετοχή σε σύστημα πληρωμών βάσει σύμβασης. Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές παρακολουθούν την τιμολόγηση και τις πρακτικές των κατασκευαστών οχημάτων και των διαχειριστών σημείων επαναφόρτισης, εξετάζουν τα κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού και της προστασίας των καταναλωτών και επίσης υποβάλλουν περιοδικές εκθέσεις στην Επιτροπή.

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 5 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– η τιμή ανά λεπτό,

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Οι τιμές που χρεώνουν οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας στους τελικούς χρήστες είναι λογικές, κατανοητές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας θέτουν στη διάθεση των τελικών χρηστών όλες τις σχετικές πληροφορίες για τις τιμές, πριν από την έναρξη της περιόδου

Τροπολογία

6. Οι τιμές που χρεώνουν οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας στους τελικούς χρήστες είναι λογικές, κατανοητές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας θέτουν στη διάθεση των τελικών χρηστών όλες τις σχετικές πληροφορίες για τις τιμές, πριν από την έναρξη της περιόδου

επαναφόρτισης, και ειδικές πληροφορίες για την περίοδο επαναφόρτισης της επιλογής τους, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης, οι εκάστοτε χρεώσεις της περιαγωγής ηλεκτροκίνησης και άλλα τέλη ή επιβαρύνσεις που επιβάλλει ο πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας. Τα τέλη είναι λογικά, κατανοητά και δεν εισάγουν διακρίσεις. Δεν επιβάλλονται συμπληρωματικές χρεώσεις για τη διασυνοριακή περιαγωγή ηλεκτροκίνησης.

επαναφόρτισης, και ειδικές πληροφορίες για την περίοδο επαναφόρτισης της επιλογής τους, με ηλεκτρονικά μέσα τα οποία διατίθενται δωρεάν και χρησιμοποιούνται ευρέως, και στα οποία αναγράφονται αναλυτικά τα επιμέρους ποσά της τιμής που χρεώνει ο διαχειριστής του σημείου επαναφόρτισης, οι εκάστοτε χρεώσεις της περιαγωγής ηλεκτροκίνησης και άλλα τέλη ή επιβαρύνσεις που επιβάλλει ο πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας. Τα τέλη είναι λογικά, κατανοητά και δεν εισάγουν διακρίσεις. Δεν επιβάλλονται συμπληρωματικές χρεώσεις, **παραδείγματος χάριν για υπηρεσίες βαθμονόμησης, για απώλειες απόδοσης ή για τη διασυνοριακή περιαγωγή ηλεκτροκίνησης.**

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος που διαχειρίζονται οι ίδιοι μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες έξυπνης επαναφόρτισης.

Τροπολογία

8. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος που διαχειρίζονται οι ίδιοι μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες έξυπνης επαναφόρτισης. **Συμπληρωματικά προς τη διάταξη που ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 4, τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης έχουν δυνατότητα αμφίδρομης επαναφόρτισης.**

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 8 α (νέα)

δα. Οι φορείς εκμετάλλευσης σημείων επαναφόρτισης προσβάσιμων στο κοινό διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται συμμορφώνονται με τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουλίου 2016 σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας δικτύων και συστημάτων πληροφοριών σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στους οποίους εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων διαθέτουν την κατάλληλη σήμανση, η οποία επιτρέπει στους χρήστες να εντοπίζουν εύκολα την ακριβή τοποθεσία των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, στην επικράτειά τους, ελάχιστου αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο

Τροπολογία

9. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στους οποίους εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων διαθέτουν την κατάλληλη σήμανση, η οποία επιτρέπει στους χρήστες να εντοπίζουν εύκολα την ακριβή τοποθεσία των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. **Η σήμανση αυτή διατίθεται επίσης στο σημείο εγκατάστασης της εν λόγω υποδομής εναλλακτικών καυσίμων.**

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, στην επικράτειά τους, ελάχιστου αριθμού προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο

μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2030, **με βάση το εθνικό μερίδιο αγοράς και το μερίδιο αγοράς σε επίπεδο Ένωσης και τους δείκτες όσον αφορά το ποσοστό διαμετακομιστικής μεταφοράς.**

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο, με ελάχιστη δυναμικότητα 2 τόνων ανά ημέρα, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με διανεμητή πίεσης τουλάχιστον 700 bar και απέχουν μεταξύ τους έως **150** km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Υγρό υδρογόνο διατίθεται σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που απέχουν μεταξύ τους έως **450** km.

Τροπολογία

Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο, με ελάχιστη δυναμικότητα 2 τόνων ανά ημέρα, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με διανεμητή πίεσης τουλάχιστον 700 bar και απέχουν μεταξύ τους έως **100** km κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Υγρό υδρογόνο διατίθεται σε προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ανεφοδιασμού που απέχουν μεταξύ τους έως **400** km.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Η Επιτροπή λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλιστεί η συνεργασία των τρίτων χωρών, ιδίως των υποψήφιων προς ένταξη στην ΕΕ και των τρίτων χωρών στις οποίες βρίσκονται διάδρομοι μεταφορών που συνδέουν τα κράτη μέλη.

Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και στα νησιά, εάν το κόστος είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών. Στην

περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη επεξηγούν λογικά την απόφασή τους και καθιστούν διαθέσιμες τις εν λόγω πληροφορίες στα οικεία εθνικά πλαίσια πολιτικής.

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, όλοι οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι παρέχουν τη δυνατότητα στους τελικούς χρήστες να ανεφοδιάζουν το όχημά τους σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο διασφαλίζουν ότι όλοι οι σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι δέχονται ηλεκτρικές πληρωμές μέσω τερματικών και συσκευών που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες πληρωμών, *περιλαμβανομένης τουλάχιστον μίας από τις ακόλουθες συσκευές:*

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) συσκευές ανάγνωσης καρτών πληρωμών·

Τροπολογία 114

Τροπολογία

1. Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 24, όλοι οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι παρέχουν τη δυνατότητα στους τελικούς χρήστες να ανεφοδιάζουν το όχημά τους σε ad hoc βάση με μέσα πληρωμών που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές των σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο διασφαλίζουν ότι όλοι οι σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διαχειρίζονται οι ίδιοι δέχονται ηλεκτρικές πληρωμές μέσω τερματικών και συσκευών που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες πληρωμών, τουλάχιστον, *μεταξύ άλλων, μέσω καρτών πληρωμών.*

Τροπολογία

διαγράφεται

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) συσκευές που διαθέτουν λειτουργική δυνατότητα για ανέπαφες πληρωμές και μπορούν σε κάθε περίπτωση να διαβάζουν κάρτες πληρωμών.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας. ***Ανάλογα με την περίπτωση, το ύψος των τιμών επιτρέπεται να διαφοροποιείται μόνο αν συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι.***

Τροπολογία

2. Οι τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι λογικές, ευχερώς και ευκρινώς συγκρίσιμες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των τελικών χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, ούτε μεταξύ των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας.

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εντός των θαλάσσιων λιμένων παρέχεται από ξηράς ***ελάχιστη*** ποσότητα ηλεκτρικής

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εντός των θαλάσσιων λιμένων παρέχεται από ξηράς ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας

ενέργειας για ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για επιβατηγά πλοία. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι έως την 1η Ιανουαρίου 2030:

για ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για επιβατηγά πλοία. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι έως την 1η Ιανουαρίου 2030:

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Αν ο θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί **το οποίο** δεν συνδέεται απευθείας με το δίκτυο ηλεκτροδότησης, η παράγραφος 1 δεν ισχύει έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

Τροπολογία

3. Αν ο θαλάσσιος λιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί, **εξόχως απόκεντρη περιοχή ή αραιοκατοικημένη περιοχή που** δεν συνδέεται απευθείας **επαρκώς** με το δίκτυο ηλεκτροδότησης, η παράγραφος 1 δεν ισχύει έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας.

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στόχοι για την παροχή ΥΦΑ εντός των θαλάσσιων λιμένων

Τροπολογία

Στόχοι για την παροχή ΥΦΑ **και άλλων εναλλακτικών καυσίμων** εντός των θαλάσσιων λιμένων

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των ποντοπόρων πλοίων σε όλο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Όταν χρειάζεται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται με γειτονικά κράτη μέλη ώστε να διασφαλίσουν την επαρκή χωροταξική κάλυψη του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη υποδεικνύουν στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού ΔΕΔ-Μ που παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τρέχουσες ανάγκες και εξελίξεις της αγοράς.

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, **υδρογόνο και αμμωνία** στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των ποντοπόρων πλοίων σε όλο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Όταν χρειάζεται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται με γειτονικά κράτη μέλη ώστε να διασφαλίσουν την επαρκή χωροταξική κάλυψη του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη υποδεικνύουν στα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού ΔΕΔ-Μ που παρέχουν πρόσβαση στα σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, **υδρογόνο και αμμωνία**, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας επίσης υπόψη **τα υφιστάμενα σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ και τις** τρέχουσες ανάγκες και εξελίξεις της αγοράς.

Τροπολογία

2α. Αν ο αερολιμένας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ βρίσκεται σε νησί το οποίο δεν συνδέεται απευθείας με το

δίκτυο ηλεκτροδότησης ή σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, η παράγραφος 1 δεν ισχύει έως ότου ολοκληρωθεί η σύνδεση αυτή ή εγκατασταθεί στην περιοχή επαρκής δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής από καθαρές πηγές ενέργειας, ή εάν οι δαπάνες είναι δυσανάλογες προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών.

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024, κάθε κράτος μέλος, **από κοινού με τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές,** καταρτίζει και αποστέλλει στην Επιτροπή προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την εγκατάσταση των σχετικών υποδομών. **Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής βασίζεται σε λεπτομερή μερίδια της αγοράς και της κυκλοφορίας, ιδίως της διερχόμενης κυκλοφορίας, στην παρακολούθηση δεδομένων και περιλαμβάνει λεπτομερείς προβλέψεις της αγοράς.**

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και της ανάπτυξης των υποδομών

Τροπολογία

α) αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και της ανάπτυξης των υποδομών

εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στη χρήση των υποδομών από συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στη διασυνοριακή συνέχεια·

εναλλακτικών καυσίμων, με έμφαση στη χρήση των υποδομών από συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στη διασυνοριακή συνέχεια **καθώς και στην κινητικότητα και την προσβασιμότητα στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και μεταξύ αυτών και της ηπειρωτικής χώρας·**

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο θα εφαρμοστούν τα μέτρα σε πλήρη συμφωνία πρώτα με τις αρχές της ενεργειακής απόδοσης και της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» και της «μη πρόκλησης ζημίας στη συνοχή» κατά τη λήψη αποφάσεων σχεδιασμού και επενδύσεων σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για εναλλακτικά καύσιμα· ειδικότερα, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις βελτιώσεις απόδοσης που μπορούν να επιτευχθούν, μεταξύ άλλων, με την αλλαγή καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων ενεργειακής απόδοσης – από την παραγωγή στην κατανάλωση – διαφόρων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, την αυξημένη χρήση των δημόσιων μεταφορών, την ανάπτυξη της κοινόχρηστης κινητικότητας, τη βελτιστοποιημένη τοποθέτηση υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού και τη βελτιστοποιημένη χρήση των υποδομών αυτών· τα κράτη μέλη καταδεικνύουν επίσης ότι τα εθνικά τους πλαίσια δεν παρεμποδίζουν τη διαδικασία σύγκλισης ούτε συντείνουν στις περιφερειακές ανισότητες·

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ι α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι α) μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η επέκταση των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και οι λύσεις μεταφορών με εναλλακτικά καύσιμα, ιδίως οι δημόσιες μεταφορές, είναι οικονομικά προσιτές και προσβάσιμες σε όλους·

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ια) μέτρα για την άρση πιθανών εμποδίων που επηρεάζουν τον σχεδιασμό, την αδειοδότηση και τη σύναψη συμβάσεων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·

ια) μέτρα για την άρση πιθανών εμποδίων που επηρεάζουν τον σχεδιασμό, την αδειοδότηση και τη σύναψη συμβάσεων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων **και για τον περιορισμό του χρόνου αναμονής από την αρχική εφαρμογή έως την έμπρακτη ανάπτυξη σε 6 μήνες κατ' ανώτατο όριο, τηρουμένων δεόντως των διαβουλεύσεων με ενδιαφερομένους και των διαδικασιών για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων·**

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ια α) μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι η πυκνότητα των προσβάσιμων στο κοινό

υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε εθνικό επίπεδο λαμβάνει υπόψη την πυκνότητα του πληθυσμού και τον στόλο οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα στην αντίστοιχη περιοχή NUTS 3.

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιδ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δεν αφορά τις υποδομές ΥΦΑ και τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται από ποντοπόρα σκάφη και το οποίο δίνει έμφαση στο υδρογόνο, την αμμωνία και την ηλεκτρική ενέργεια·

Τροπολογία

ιδ) σχέδιο εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες, το οποίο δεν αφορά τις υποδομές ΥΦΑ και τις υποδομές για την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται από ποντοπόρα σκάφη και το οποίο δίνει έμφαση στο υδρογόνο, **τα καύσιμα που προέρχονται από υδρογόνο**, την αμμωνία και την ηλεκτρική ενέργεια·

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Κατά την προετοιμασία ενός σχεδίου εθνικού πλαισίου πολιτικής, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλίνουν από τους υποχρεωτικούς εθνικούς στόχους που ορίζονται στο άρθρο 4, υπό τον όρο ότι η απόκλιση βασίζεται σε συνολική αιτιολόγηση. Η απόκλιση αυτή δεν υπερβαίνει το 15% των εν λόγω στόχων.

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνουν υπόψη, **κατά περίπτωση**, τα συμφέροντα των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, αν μάλιστα πρόκειται για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που εξυπηρετούν δημόσια μέσα μεταφοράς, καθώς και τα συμφέροντα των άμεσα

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι **περιφερειακές ανισότητες και οι** ανάγκες των διαφόρων **περιφερειών και** μέσων μεταφοράς που κυκλοφορούν στην επικράτεια **και στις περιφέρειες** κάθε κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τους οποίους οι διαθέσιμες εναλλακτικές αντί των ορυκτών καυσίμων είναι περιορισμένες **και ότι οι υποδομές επαναφόρτισης προωθούν την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και λύσεις πολυτροπικών μεταφορών.**

Τροπολογία

2α. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τους σχετικούς διαχειριστές συστημάτων διανομής για την προετοιμασία των εθνικών πλαισίων πολιτικής τους σε σχέση με την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης.

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, αν μάλιστα πρόκειται για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που εξυπηρετούν δημόσια μέσα μεταφοράς, καθώς και τα συμφέροντα των άμεσα ενδιαφερομένων,

ενδιαφερομένων.

ιδίως των παρόχων υποδομών μεταφορών και ενέργειας. Ζητείται εξαρχής η γνώμη των περιφερειακών και τοπικών αρχών όσον αφορά την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη, στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής τους, λαμβάνουν υπόψη τις περιφερειακές ανισότητες και επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές (σε επίπεδο NUTS-2).

Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλιστεί η συνεργασία των τρίτων χωρών, ιδίως των υποψήφιων προς ένταξη στην ΕΕ και των τρίτων χωρών στις οποίες υπάρχουν διάδρομοι μεταφορών που συνδέουν τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

5. Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων *ευθυγραμμίζονται με τον κλιματικό στόχο της ΕΕ για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 το αργότερο και καταρτίζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της ΣΛΕΕ. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι λαμβάνονται επαρκή δημόσια μέτρα στήριξης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε*

αραιοκατοικημένες και απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες είναι λιγότερο ελκυστικές για ιδιωτικές επενδύσεις, λόγω χαμηλότερων ροών κυκλοφορίας και ζήτησης επαναφόρτισης.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Κάθε κράτος μέλος θέτει στη διάθεση του κοινού το προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής του και διασφαλίζει ότι παρέχεται **στο κοινό** εγκαίρως πραγματική δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση του προσωρινού εθνικού πλαισίου πολιτικής.

Τροπολογία

6. Κάθε κράτος μέλος θέτει στη διάθεση του κοινού το προσωρινό εθνικό πλαίσιο πολιτικής του και διασφαλίζει ότι παρέχεται εγκαίρως **στις δημόσιες αρχές, ιδίως στις τοπικές και περιφερειακές αρχές**, πραγματική δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση του προσωρινού εθνικού πλαισίου πολιτικής.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 7 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) στις πολιτικές και στα μέτρα που συνδέονται με τους στόχους και τους σκοπούς των κρατών μελών.

Τροπολογία

β) στις πολιτικές και στα μέτρα που συνδέονται με τους στόχους **του κράτους μέλους, τους σκοπούς και τη γεωγραφική τους κατανομή στις περιφέρειες του.**

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα παρέκκλισης από τους υποχρεωτικούς εθνικούς στόχους όπως

ορίζονται στην παράγραφο 1α, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τους λόγους στους οποίους οφείλεται αυτή η παρέκκλιση και μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος περισσότερες διευκρινίσεις.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024 και στη συνέχεια ανά **τρία έτη**, κατά πόσον η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης επιτρέπουν στα ηλεκτρικά οχήματα να συμβάλουν περαιτέρω στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας, εστιάζοντας μεταξύ άλλων στη συμμετοχή τους στην αγορά εξισορρόπησης, καθώς και στην περαιτέρω διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας. Κατά την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη όλα τα είδη των σημείων επαναφόρτισης, τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών, και παρέχονται συστάσεις όσον αφορά το είδος, την τεχνολογία υποστήριξης και τη γεωγραφική κατανομή, ώστε να μπορούν οι χρήστες να συνδέουν ευκολότερα τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σύστημα. Η αξιολόγηση δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, αν χρειάζεται, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την εγκατάσταση πρόσθετων σημείων επαναφόρτισης και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η αξιολόγηση και τα μέτρα λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές του συστήματος στα προγράμματα ανάπτυξης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 3 και στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.

Τροπολογία

3. Η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, **σε συνεργασία με τους σχετικούς διαχειριστές συστημάτων διανομής**, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024 και στη συνέχεια ανά **έτος**, κατά πόσον η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης επιτρέπουν στα ηλεκτρικά οχήματα να συμβάλουν περαιτέρω στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας, εστιάζοντας μεταξύ άλλων στη συμμετοχή τους στην αγορά εξισορρόπησης, καθώς και στην περαιτέρω διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας. Κατά την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη όλα τα είδη των σημείων επαναφόρτισης, τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών, και παρέχονται συστάσεις όσον αφορά το είδος, την τεχνολογία υποστήριξης και τη γεωγραφική κατανομή, ώστε να μπορούν οι χρήστες να συνδέουν ευκολότερα τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σύστημα. Η αξιολόγηση **καλύπτει την τιμολόγηση και άλλες σχετικές με τους καταναλωτές πτυχές σύμφωνα με το άρθρο 13** και δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, αν χρειάζεται, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την εγκατάσταση πρόσθετων σημείων επαναφόρτισης και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η αξιολόγηση και τα μέτρα λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές του συστήματος στα προγράμματα

ανάπτυξης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 3 και στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944.

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Με βάση τα στοιχεία που διαβιβάζουν οι διαχειριστές του συστήματος μεταφοράς και οι διαχειριστές του συστήματος διανομής, η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024, και στη συνέχεια ανά τρία έτη, κατά πόσον η αμφίδρομη φόρτιση συμβάλλει στη διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας. Η αξιολόγηση αυτή δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, **αν χρειάζεται**, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αναπροσαρμόσουν τη διαθεσιμότητα και τη γεωγραφική κατανομή των σημείων αμφίδρομης επαναφόρτισης, τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς χώρους, και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία

4. Με βάση τα στοιχεία που διαβιβάζουν οι διαχειριστές του συστήματος μεταφοράς και οι διαχειριστές του συστήματος διανομής, η ρυθμιστική αρχή του εκάστοτε κράτους μέλους αξιολογεί, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2024, και στη συνέχεια ανά τρία έτη, κατά πόσον η αμφίδρομη φόρτιση συμβάλλει στη διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας. Η αξιολόγηση αυτή δημοσιοποιείται. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, τα κράτη μέλη, **αφού συμβουλευθούν όλους τους σχετικούς ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών σημείων φόρτισης και των παρόχων λύσεων**, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αναπροσαρμόσουν τη διαθεσιμότητα και τη γεωγραφική κατανομή των σημείων αμφίδρομης επαναφόρτισης, τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς χώρους, και συμπεριλαμβάνουν τα μέτρα αυτά στην έκθεση προόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) πτυχές που αφορούν τους

καταναλωτές σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14.

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο·

Τροπολογία

β) τον αριθμό των προσβάσιμων στο κοινό σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο **και άλλα καύσιμα από ανανεώσιμες πηγές·**

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 4 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) τον αριθμό των σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

Τροπολογία

ε) τον αριθμό των σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ, **υδρογόνο και αμμωνία** στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ·

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 4 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές·

Τροπολογία

ι) τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές **και για τους στόλους των δημόσιων μεταφορών·**

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 4 – στοιχείο ι α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι α) τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στα νησιά και στις εξόχως απόκεντρες περιοχές·

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους σχετικές, συνεπείς και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν τη δυνατότητα να ανεφοδιάζονται τακτικά με μεμονωμένα καύσιμα της αγοράς ή να επαναφορτίζονται σε σημεία επαναφόρτισης. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται εντός των εγχειριδίων των μηχανοκίνητων οχημάτων, σε σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, επί των μηχανοκίνητων οχημάτων και σε αντιπροσωπείες μηχανοκίνητων οχημάτων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και για τα εγχειρίδια των οικείων μηχανοκίνητων οχημάτων, που διατίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

1. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους σχετικές, **διαφανείς** και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν τη δυνατότητα να ανεφοδιάζονται τακτικά με μεμονωμένα καύσιμα της αγοράς ή να επαναφορτίζονται σε σημεία επαναφόρτισης. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται εντός των εγχειριδίων των μηχανοκίνητων οχημάτων, σε σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, επί των μηχανοκίνητων οχημάτων και σε αντιπροσωπείες μηχανοκίνητων οχημάτων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και για τα εγχειρίδια των οικείων μηχανοκίνητων οχημάτων, που διατίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ή, με βάση μεταξύ τους

2. Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ή, με βάση μεταξύ τους

συμφωνία, οι ιδιοκτήτες των εν λόγω σημείων, διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των στατικών και δυναμικών δεδομένων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που διαχειρίζονται οι ίδιοι και επιτρέπουν την προσβασιμότητα αυτών των δεδομένων μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης χωρίς κόστος. Παρέχονται τα ακόλουθα είδη δεδομένων:

συμφωνία, οι ιδιοκτήτες των εν λόγω σημείων, διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των στατικών και δυναμικών δεδομένων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που διαχειρίζονται οι ίδιοι και επιτρέπουν την προσβασιμότητα αυτών των δεδομένων μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης **και ενιαίου ευρωπαϊκού σημείου πρόσβασης** χωρίς κόστος. Παρέχονται τα ακόλουθα είδη δεδομένων:

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) γεωγραφική τοποθεσία του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού,

Τροπολογία

i) γεωγραφική τοποθεσία του σημείου επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού **και εγκαταστάσεις γύρω από το σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού,**

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) αριθμός συνδετήρων,

Τροπολογία

ii) είδος **και διαθεσιμότητα** συνδετήρων,

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

iii) αριθμός χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία,

Τροπολογία

iii) αριθμός χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία **και μειωμένη κινητικότητα,**

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα δυναμικά δεδομένα που προσδιορίζονται στο στοιχείο γ) της παρούσας παραγράφου θα πρέπει να διατίθενται με ακρίβεια και σε πραγματικό χρόνο εντός διαστήματος που δεν υπερβαίνει τη μία ώρα, με προβλέψεις, εφόσον είναι διαθέσιμες.

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των δεδομένων με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους ενδιαφερόμενους μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που διαθέτουν, με βάση την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁷.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των δεδομένων με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους ενδιαφερόμενους μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που διαθέτουν, με βάση την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁷, ***καθώς και σε σύστημα ευρωπαϊκών σημείων πρόσβασης, και εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες δημοσιοποιούνται προς χρήση από άλλους συμμετέχοντες στην αγορά και παρόχους υπηρεσιών, τηρουμένων δεόντως των απαιτήσεων προστασίας των δεδομένων. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης διαβιβάζουν δεδομένα, ιδίως όσα αφορούν τις τιμές, στις εθνικές ρυθμιστικές αρχές και στον φορέα διαφάνειας της αγοράς.***

⁶⁷ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου

⁶⁷ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου

ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 4 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) να δημιουργήσει ενιαίο ευρωπαϊκό σημείο πρόσβασης έως το 2024.

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η επιτροπή αυτή **συνιστά επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού** (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η επιτροπή αυτή **απαρτίζεται από ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων, συμπεριλαμβανομένων οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών και οργανώσεων καταναλωτών, καθώς και από εκπροσώπους των κρατών μελών σύμφωνα με τον κανονισμό** (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 21α

Αντισταθμιστική κανονιστική μείωση
Η Επιτροπή υποβάλλει, ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού το αργότερο, και σύμφωνα με την

ανακοίνωσή της για την εφαρμογή της αρχής «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση», προτάσεις για την αντιστάθμιση της κανονιστικής επιβάρυνσης που εισάγει η παρούσα οδηγία, μέσω της αναθεώρησης ή της κατάργησης διατάξεων άλλων κανονισμών της ΕΕ που συνεπάγονται κόστος συμμόρφωσης στους τομείς που επηρεάζονται.

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Επανεξέταση

Τροπολογία

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, αν κριθεί απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίησή του.

Τροπολογία

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, αν κριθεί απαραίτητο, υποβάλλει πρόταση για την τροποποίησή του, *όπου καθορίζει εναλλακτικούς στόχους ανάπτυξης υποδομών, ανάλογα με τη διεύθυνση νέων κλιματικά ουδέτερων εναλλακτικών καυσίμων.*

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 και ανά τριετία έως το 2050, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του παρόντος κανονισμού, με έμφαση στις επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, την ανταγωνιστικότητα των τομέων που επηρεάζονται και στην έκταση της διαρροής άνθρακα.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)	
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 13.9.2021	
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	REGI 13.9.2021	
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Bronis Ropé 27.9.2021	
Εξέταση στην επιτροπή	10.2.2022	15.3.2022
Ημερομηνία της έγκρισης	21.4.2022	
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 18 –: 15 0: 7	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoș Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Erik Bergkvist, Stéphane Bijoux, Rosanna Conte, Rosa D’Amato, Christian Doleschal, Raffaele Fitto, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elzbieta Kruk, Joachim Kuhs, Nora Mebarek, Martina Michels, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Andželika Anna Mozdżanowska, Niklas Nienab, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Tsvetelina Penkova, Caroline Roose, André Rougé, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Valdemar Tomaševski	
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Álvaro Amaro, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Jan Olbrycht, Bronis Ropé, Yana Toom	

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

18	+
NI	Chiara Gemma
Renew	Stéphane Bijoux, Alin Mituța, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Yana Toom
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Erik Bergkvist, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova
The Left	Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropë

15	-
ECR	Raffaele Fitto, Elzbieta Kruk, Anđzelika Anna Mozdżanowska, Valdemar Tomaševski
ID	Joachim Kuhs
PPE	Álvaro Amaro, Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov, Jan Olbrycht

7	0
ID	Matteo Adinolfi, Rosanna Conte, Alessandro Panza, André Rougé
PPE	Στέλιος Κυμπουρόπουλος
Renew	Ondřej Knotek
The Left	Martina Michels

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή