



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η στρατηγική Ευρώπη 2020¹ για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, με τις εμβληματικές πρωτοβουλίες της «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους» και «Ένωση καινοτομίας», αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των κοινωνικών προκλήσεων, όπως η κλιματική αλλαγή, η έλλειψη ενέργειας και πόρων και η τήρηση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού με την αποτελεσματικότερη χρήση πόρων και ενέργειας. Σε συμφωνία με τη στρατηγική αυτή, στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»² έγινε έκκληση να σταματήσει η εξάρτηση του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο και έθεσε στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 60% έως το 2050. Ανακοινώνεται ότι η Επιτροπή θα εκπονήσει «βιώσιμη στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης επίσης της κατάλληλης υποδομής» (Πρωτοβουλία 24) και θα εκδώσει «Κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα για τις υποδομές ανεφοδιασμού» (Πρωτοβουλία 26).

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα³ αξιολογούνται οι κύριες επιλογές εναλλακτικών καυσίμων που είναι διαθέσιμες για να αντικατασταθεί το πετρέλαιο συμβάλλοντας παράλληλα στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) από τις μεταφορές, και προτείνεται ολοκληρωμένη σειρά μέτρων για την προώθηση της ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στην Ευρώπη, τα οποία συμπληρώνουν άλλες πολιτικές για τη μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου και εκπομπών GHG από τις μεταφορές.

Οι βασικές επιλογές εναλλακτικών καυσίμων είναι η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο (με τις μορφές του συμπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή αερίου καυσίμου από υγρό (GTL) και του υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG).

Η έλλειψη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τη διεπαφή οχήματος και υποδομής θεωρείται σημαντικό εμπόδιο για την εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά και την αποδοχή τους από τους καταναλωτές.

Η παρούσα πρόταση οδηγίας αποσκοπεί στη διασφάλιση της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τις υποδομές αυτές στην Ένωση. Στόχος της είναι να διευκολυνθεί το έργο των δυνάμεων της αγοράς και να ευνοηθεί με την παρούσα πρωτοβουλία η οικονομική ανάπτυξη στην Ευρώπη.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Η Επιτροπή προέβη σε εκτενείς προπαρασκευαστικές εργασίες και διαβουλεύσεις με τη βιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών μέσω της ευρωπαϊκής ομάδας

¹ COM(2010)2020 τελικό.

² COM(2011)144 τελικό.

³ COM(2013) 17.

εμπειρογνομόνων για τα καύσιμα κίνησης του μέλλοντος κατά την περίοδο 2010-2011 και σε μια στοχευμένη διαβούλευση τον Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2011, με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη μέσω της κοινής επιτροπής εμπειρογνομόνων για τις μεταφορές και το περιβάλλον το 2011, με εμπειρογνώμονες της αυτοκινητοβιομηχανίας από κράτη μέλη, τη βιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών στην ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 κατά την περίοδο 2010-2012, καθώς και το ευρύ κοινό μέσω διαδικτυακής δημόσιας διαβούλευσης μεταξύ Αυγούστου και Οκτωβρίου 2011, καθώς και σε διάσκεψη με θέμα «Καύσιμα κίνησης του μέλλοντος» στο πλαίσιο της «Εβδομάδας Αειφόρου Ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης» του 2011.

Οι εκθέσεις που εκπονήθηκαν από τις δύο ομάδες εμπειρογνομόνων και την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21, οι περιλήψεις της δημόσιας διάσκεψης και των συνεισφορών από τις δημόσιες και στοχευμένες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους έχουν δημοσιευθεί στον ιστότοπο της Επιτροπής⁴.

Έχουν αναληφθεί ποικίλες μελέτες. Στη «μελέτη για τα καθαρά συστήματα μεταφορών» διερευνήθηκαν οι δυνατότητες συμβολής των εναλλακτικών καυσίμων στην επίτευξη του στόχου της Λευκής Βίβλου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 60% στις μεταφορές. Στη «μελέτη υλοποίησης καθαρών συστημάτων μεταφορών σε υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα» αξιολογήθηκαν οι διάφορες επιλογές για την ανάπτυξη υποδομής εναλλακτικών καυσίμων σε επίπεδο ΕΕ⁵. Η μελέτη «EU Transport GHG: Routes to 2050»⁶ είχε ειδικά ως αντικείμενο τα θέματα απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές που σχετίζονται με την παρούσα πρωτοβουλία και στα πορίσματά της υπογραμμίζεται ο κρίσιμος ρόλος που πρέπει να διαδραματίσουν οι συνεχείς βελτιώσεις της τεχνικής απόδοσης των οχημάτων παράλληλα με τα εναλλακτικά καύσιμα, ώστε να εξασφαλισθεί η οικονομική αποτελεσματικότητα όλης της δέσμης μέτρων πολιτικής.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία υποβάλλεται μαζί με την παρούσα πρόταση, διερευνήθηκε η κατάσταση των υποδομών για τις βασικές επιλογές εναλλακτικών καυσίμων. Εκτιμήθηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής για την απαραίτητη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και η εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση οδηγίας καθορίζει τις απαιτήσεις σχετικά με τη θέσπιση εθνικών πλαισίων πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και τη δημιουργία ελάχιστων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής κοινών τεχνικών προδιαγραφών.

Προτείνεται υποχρεωτική ελάχιστη κάλυψη υποδομών για την ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο και το φυσικό αέριο (CNG και LNG), που είναι καταλυτικής σημασίας

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm

⁶ www.eutransportghg2050.eu

για την αποδοχή των εναλλακτικών αυτών καυσίμων από τους καταναλωτές (εμπορία) και την περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή της τεχνολογίας από τη βιομηχανία.

Η παρούσα πρόταση απαιτεί τον καθορισμό ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης για τα ηλεκτρικά οχήματα από κάθε κράτος μέλος, το 10% των οποίων θα είναι προσβάσιμα στο κοινό. Ορίζει τον ελάχιστο αριθμό σημείων ανά κράτος μέλος, με βάση τους εθνικούς στόχους για τα ηλεκτρικά οχήματα που έχουν ήδη τεθεί σε πολλά κράτη μέλη, καθώς και αναγωγή στον συνολικό αριθμό που αναμένεται για το σύνολο της Ένωσης. Αναμένεται αυξημένος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων σε κράτη μέλη με υψηλότερο ποσοστό αστικής ανάπτυξης, καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα θα αναπτύσσονται κυρίως σε αστικές περιοχές λόγω της περιορισμένης αυτονομίας τους, όπως και μεγάλος θετικός αντίκτυπος στη μείωση των εκπομπών ρύπων και θορύβου. Επιπλέον, τα ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον δύο σημεία επαναφόρτισης ανά όχημα διαθέσιμα για πλήρη επαναφόρτιση, και ορισμένα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για περιοδική συμπληρωματική επαναφόρτιση, προκειμένου να εκλείψει η ανησυχία της αυτονομίας.

Η εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών είναι απαραίτητη για τις διεπαφές μεταξύ των σημείων επαναφόρτισης και των οχημάτων, καθώς επίσης και για τον εφοδιασμό των πλοίων από την ξηρά με ηλεκτρική ενέργεια .

Τα υπάρχοντα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που έχουν δημιουργηθεί μέχρι στιγμής στο πλαίσιο των έργων επίδειξης οχημάτων υδρογόνου πρέπει να συμπληρωθούν ώστε να καλυφθεί η κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας. Τούτο θα επέτρεπε την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε ολόκληρη την Ένωση και μπορεί να χρησιμεύσει ως βάση για την ενδεχόμενη μεταγενέστερη δημιουργία πανευρωπαϊκού δικτύου. Απαιτείται η εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τα σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου.

Σημεία ανεφοδιασμού με LNG πρέπει να κατασκευασθούν σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων σε μέγιστες αποστάσεις, του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Απαιτείται η εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG, καθώς για τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG για μηχανοκίνητα οχήματα.

Τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG πρέπει να δημιουργηθούν στον βαθμό που απαιτείται προκειμένου να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων CNG σε ολόκληρη την Ένωση.

Σαφείς και απλές πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα μεταξύ των καυσίμων και των οχημάτων που υπάρχουν στην αγορά πρέπει, για λόγους ενημέρωσης των καταναλωτών, να τοποθετούνται στις αντλίες όλων των σημείων ανεφοδιασμού, στα εγχειρίδια των οχημάτων, καθώς και επί των οχημάτων.

Οι αναθεωρήσεις του φάσματος των εναλλακτικών καυσίμων, της κάλυψης των υποδομών και της θέσπισης τεχνικών προδιαγραφών για τα καύσιμα και τις υποδομές αυτών θα υλοποιούνται μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Ο καθορισμός των μέσων ενημέρωσης των καταναλωτών για τα καύσιμα και τη συμβατότητά τους με τα οχήματα λαμβάνει χώρα μέσω εκτελεστικών πράξεων.

Το σύνολο των βασικών στοιχείων που απαιτούνται για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο περιλαμβάνονται στα άρθρα, τα παραρτήματα, καθώς και

τις αιτιολογικές σκέψεις της παρούσας πρότασης. Ως εκ τούτου, δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα.

3.1. Νομική βάση – Μορφή της νομικής πράξης

Η παρούσα πρόταση οδηγίας αποσκοπεί να συμβάλει στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των μεταφορών με τη στήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η παρούσα πρόταση βασίζεται στο άρθρο 91 στοιχείο δ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ποσοτικοποιημένες υποχρεώσεις που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση εξασφαλίζουν προβλέψιμο πλαίσιο για τη βιομηχανία και τους πελάτες. Τα κράτη μέλη οφείλουν να θέσουν σε εφαρμογή εθνικά πλαίσια πολιτικής, για τα οποία προβλέπεται ένα ελάχιστο σύνολο στοιχείων στην παρούσα πρόταση οδηγίας. Ωστόσο, τα κράτη μέλη διατηρούν την επιλογή μεθόδου μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται. Η ευελιξία όσον αφορά τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο επιτρέπει στα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν τα μέσα που θεωρούν πιο αποδοτικά από πλευράς κόστους για την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στην οδηγία.

3.2 Πλαίσιο της πρότασης

Το άρθρο 1 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, απαιτεί την εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών και τη δημιουργία ελάχιστης υποδομής για την ηλεκτρική ενέργεια, το φυσικό αέριο (LNG και CNG) και το υδρογόνο ως εναλλακτικά καύσιμα για τις μεταφορές.

Το άρθρο 2 περιέχει τους ορισμούς των όρων για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας.

Το άρθρο 3 απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους. Περιέχει επίσης διατάξεις για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και διατάξεις για την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων στην Επιτροπή και την επακόλουθη αξιολόγηση των εν λόγω εθνικών πλαισίων πολιτικής από την Επιτροπή.

Το άρθρο 4 καθορίζει τις απαιτήσεις για ελάχιστο αριθμό σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από κάθε κράτος μέλος, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από τις υποδομές αυτές.

Το άρθρο 5 προβλέπει ότι, στο έδαφος των κρατών μελών όπου υπάρχουν ήδη σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο, πρέπει να παρέχεται επαρκής αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με υδρογόνο, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των οχημάτων υδρογόνου σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια. Επίσης, ορίζει κοινές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι υποδομές αυτές.

Το άρθρο 6 προβλέπει ότι όλοι οι θαλάσσιοι λιμένες και οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο και καθορίζει κοινές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι υποδομές αυτές. Επίσης, απαιτεί την παροχή επαρκούς αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με CNG, σε μέγιστες αποστάσεις, για να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των οχημάτων CNG σε ολόκληρη την Ένωση και καθορίζει κοινές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG.

Το άρθρο 7 ορίζει κοινά στοιχεία πληροφόρησης των καταναλωτών σχετικά με τα καύσιμα και τη συμβατότητα με τα οχήματα, τα οποία πρέπει να διατίθενται στις

αντλίες των σημείων ανεφοδιασμού, στα εγχειρίδια των οχημάτων, καθώς και επί των οχημάτων.

Το άρθρο 8 καθορίζει τη διαδικασία για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Το άρθρο 9 καθορίζει τη διαδικασία επιτροπής για τις εκτελεστικές πράξεις.

Το άρθρο 10 περιγράφει το χρονοδιάγραμμα και το περιεχόμενο των εκθέσεων που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Το άρθρο 11 ορίζει την προθεσμία για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και τη διαδικασία κοινοποίησης των εθνικών μέτρων μεταφοράς.

Το άρθρο 12 καθορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Το παράρτημα I ορίζει τον ελάχιστο αριθμό στοιχείων που πρέπει να περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής.

Το παράρτημα II ορίζει τον ελάχιστο αριθμό σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που πρέπει να δημιουργηθούν σε κάθε κράτος μέλος.

Το παράρτημα III καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς για τα πλοία, τα σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου, τα σημεία ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο (LNG και CNG), καθώς και τα πρότυπα για τα καύσιμα, που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση των καταναλωτών σχετικά με τα καύσιμα μεταφορών.

Αρχή της επικουρικότητας

Το δικαίωμα της Ένωσης να αναλαμβάνει δράση στον τομέα των μεταφορών προβλέπεται στα άρθρα 90 και 91 της ΣΛΕΕ, στον τίτλο VI σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών.

Είναι αναγκαία η πρωτοβουλία της Ένωσης στον τομέα αυτό, διότι τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν τα απαραίτητα νομικά μέσα για την επίτευξη πανευρωπαϊκού συντονισμού όσον αφορά την κατασκευή και τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων .

Η προστιθέμενη αξία της ευρωπαϊκής δράσης στον τομέα αυτό απορρέει από τον υπερεθνικό χαρακτήρα του διαπιστωθέντος προβλήματος έλλειψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Οι κατασκευαστές οχημάτων, σκαφών και εξοπλισμού πρέπει να έχουν ευρείας κλίμακας παραγωγή στην ενιαία αγορά της Ένωσης. Πρέπει επίσης να είναι σε θέση να βασίζονται σε συνεκτικές εξελίξεις σε όλα τα κράτη μέλη. Ομοίως, οι καταναλωτές και οι χρήστες των μεταφορικών μέσων αναμένουν να καταστεί δυνατή η πανευρωπαϊκή κυκλοφορία οχημάτων και σκαφών που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Η ευρωπαϊκή δράση μπορεί να παράσχει τον ζητούμενο συντονισμό στο επίπεδο του συνόλου της αγοράς της Ένωσης και την εφαρμογή των κοινών τεχνικών προδιαγραφών σε επίπεδο ΕΕ.

Αρχή της αναλογικότητας

Για τη συμμόρφωση με την αρχή της αναλογικότητας, η προτεινόμενη δράση αφορά μόνο τα εναλλακτικά καύσιμα της ηλεκτρικής ενέργειας, του υδρογόνου και του φυσικού αερίου (LNG και CNG) σχετικά με τα οποία οι αδυναμίες της αγοράς απαιτούν δημόσια παρέμβαση, και δύο τρόπους μεταφοράς (οδικές και πλωτές μεταφορές) για τους οποίους η ανάπτυξη ελάχιστου αναγκαίου δικτύου δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την στήριξη της Ένωσης. Οι κλάδοι αυτοί αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 80% του όγκου των εμπορευματικών και επιβατικών

μεταφορών. Στους κλάδους αυτούς, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι απαραίτητη για την απεξάρτηση από το πετρέλαιο, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης, καθώς και για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ρύπων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Για τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα προκύψουν μόνο περιορισμένες δαπάνες που σχετίζονται με την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁷,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁸,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωσή της «Ευρώπη 2020: Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη»¹⁰, η Επιτροπή αποσκοπεί στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού με την αποτελεσματικότερη χρήση πόρων και ενέργειας.
- (2) Στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»¹¹ έγινε έκκληση για τον τερματισμό της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ανέλαβε τη δέσμευση να αναπτύξει μια βιώσιμη στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και τις κατάλληλες υποδομές. Στη Λευκή Βίβλο τίθεται επίσης ο στόχος να μειωθούν κατά 60% οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) από τις μεταφορές έως το 2050.
- (3) Η οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ¹² έθεσε τον στόχο του 10% ως μερίδιο της αγοράς για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στα καύσιμα κίνησης.

⁷ ΕΕ C, , σ. .

⁸ ΕΕ C, , σ. .

⁹ ΕΕ C, , σ. .

¹⁰ COM(2010)2020.

¹¹ COM(2011)144.

¹² ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16.

- (4) Με βάση τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών και των εθνικών εμπειρογνομώνων, καθώς και την εμπειρογνομοσύνη¹³, η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο και το υγραέριο (LPG) αναγνωρίστηκαν ως τα κύρια εναλλακτικά καύσιμα με δυνατότητες για μακροπρόθεσμη υποκατάσταση του πετρελαίου και απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.
- (5) Στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS, 21 της 6ης Ιουνίου 2012¹⁴, αναφέρεται ότι η έλλειψη σε επίπεδο Ένωσης μιας εναρμονισμένης υποδομής για εναλλακτικά καύσιμα εμποδίζει την εισαγωγή στην αγορά οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και καθυστερεί την επέλευση των περιβαλλοντικών οφελών τους. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το σχέδιο δράσης CARS 2020 για την αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη επαναλαμβάνονται οι κύριες συστάσεις της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 και παρουσιάζεται ένα σχέδιο δράσης που βασίζεται σε αυτές¹⁵. Η παρούσα οδηγία σχετικά με τις υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα αποτελεί μία από τις βασικές δράσεις που έχουν εξαγγελθεί από την Επιτροπή.
- (6) Πρέπει να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς με την ασυντόνιστη εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά.. Τα συντονισμένα πλαίσια πολιτικής όλων των κρατών μελών πρέπει συνεπώς να παρέχουν τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια που απαιτείται για την πραγματοποίηση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων στην τεχνολογία των οχημάτων και των καυσίμων και τη δημιουργία υποδομών. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής που να περιγράφουν τους σκοπούς, τους στόχους, τις δράσεις στήριξης τους για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών που πρέπει να τεθούν σε λειτουργία. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με άλλα όμορα κράτη μέλη σε περιφερειακό ή μακροπεριφερειακό επίπεδο, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ιδίως όταν απαιτείται συνέχεια της κάλυψης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πέραν των εθνικών συνόρων ή η κατασκευή νέων υποδομών κοντά σε εθνικά σύνορα. Ο συντονισμός των εθνικών αυτών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους πρέπει να διασφαλισθεί από την Επιτροπή, μέσω περιοδικής αξιολόγησης αυτών.
- (7) Μόνο καύσιμα που περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για τα ενωσιακά και εθνικά μέτρα στήριξης που προβλέπονται για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου η δημόσια στήριξη να εστιασθεί σε συντονισμένη ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς με σκοπό την κινητικότητα σε όλη την Ένωση, για την οποία θα χρησιμοποιούνται οχήματα και σκάφη που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.
- (8) Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της ΣΛΕΕ.
- (9) Τα βιοκαύσιμα είναι καύσιμα που παράγονται από βιομάζα, όπως ορίζει η οδηγία 2009/28/ΕΚ¹⁶. Τα βιοκαύσιμα είναι σήμερα ο σημαντικότερος τύπος εναλλακτικών καυσίμων, χρησιμοποιούμενα σε ποσοστό 4,4% στις μεταφορές στην ΕΕ. Μπορούν να συμβάλλουν σε σημαντική μείωση των συνολικών εκπομπών CO₂, εάν η

¹³ COM(2013)17.

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁵ COM(2012) 636 τελικό της 8.11.2012

¹⁶ ΕΕ L140 της 5.6.2009, σ.16.

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

- (10) Η έλλειψη εναρμονισμένης ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση παρακωλύει την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, όσον αφορά το σκέλος της προσφοράς, και την κινητικότητα σε όλη την ΕΕ, όσον αφορά το σκέλος της ζήτησης. Χρειάζεται να κατασκευασθούν νέα δίκτυα υποδομών, ιδίως για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου (LNG και CNG).
- (11) Η ηλεκτρική ενέργεια είναι καθαρό καύσιμο, ιδιαίτερα ελκυστικό για την κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών δίκυκλων σε αστικούς οικισμούς, και μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα κατασκευάζονται με επαρκή κάλυψη, τουλάχιστον στο διπλάσιο του αριθμού των οχημάτων, και ότι το 10% αυτών είναι προσβάσιμα στο κοινό, εστιάζοντας κυρίως σε αστικούς οικισμούς. Οι ιδιώτες κάτοχοι ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Πρέπει να θεσπισθούν ρυθμιστικές διατάξεις από τις δημόσιες αρχές για τους πολίτες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αναπτυξιακοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.
- (12) Κατά την ανάπτυξη υποδομών για ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η αλληλεπίδραση των υποδομών αυτών με το σύστημα ηλεκτροδότησης, καθώς και η πολιτική της Ένωσης για την ηλεκτρική ενέργεια. Η εγκατάσταση και λειτουργία σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να αναπτυχθούν ως ανταγωνιστική αγορά με ανοικτή πρόσβαση σε όλους όσοι ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη ή διαχείριση υποδομών επαναφόρτισης.
- (13) Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη σταθερότητα του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας μέσω της επαναφόρτισης των συσσωρευτών τους από το δίκτυο σε περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και να τροφοδοτούν με τους συσσωρευτές το δίκτυο σε περιόδους υψηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. Ως εκ τούτου, τα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να χρησιμοποιούν ευφυή συστήματα μέτρησης, και η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας σε ένα σημείο επαναφόρτισης θα πρέπει να βασίζεται στην αγορά, ώστε να προωθείται η ευέλικτη κατανάλωση (και αποθήκευση) ηλεκτρικής ενέργειας μέσω δυναμικής τιμολόγησης.
- (14) Όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που δεν είναι προσβάσιμα στο κοινό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη συνοχή και να αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση των συνεργειών με την υλοποίηση σχεδίων εμπορικής εξάπλωσης των ευφών μετρητών, σύμφωνα με την υποχρέωση που απορρέει από το παράρτημα I.2 της οδηγίας 2009/72/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την κατάργηση της οδηγίας 2003/54/EK¹⁷. Τα δημοσώς προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης δεν

¹⁷ EE L 211 της 14.8.09, σ. 55.

αποτελούν επί του παρόντος μέρος των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων διαχειριστή συστήματος διανομής, όπως ορίζονται στο κεφάλαιο VI της οδηγίας 2009/72/EK.

- (15) Η Επιτροπή έδωσε το 2010 εντολή (M468) προς τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης (ESO) να εκδώσουν νέα πρότυπα ή να επανεξετάσουν όσα υπάρχουν με σκοπό να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα και η δυνατότητα διασύνδεσης μεταξύ σημείου παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων. Η CEN/CENELEC συνέστησε ομάδα εστίασης, η οποία δημοσίευσε έκθεση τον Οκτώβριο του 2011. παρά το γεγονός ότι η έκθεση περιέχει ορισμένες συστάσεις, δεν επιτεύχθηκε συναίνεση όσον αφορά την επιλογή τυποποιημένης διεπαφής. Κατά συνέπεια, χρειάζεται περαιτέρω δράση πολιτικής ώστε να εξευρεθεί κοινόχρηστη λύση που θα εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα σε όλη την ΕΕ.
- (16) Οι εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από ξηράς μπορούν να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές για την παροχή καθαρής ενέργειας, ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας με κακή ποιότητα αέρα ή υψηλά επίπεδα θορύβου.
- (17) Τα οχήματα υδρογόνου, καθώς και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα υδρογόνου, έχουν προς το παρόν πολύ χαμηλά ποσοστά διείσδυσης στην αγορά, αλλά η δημιουργία επαρκούς υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι απαραίτητη για να επιτρέψει την ανάπτυξη οχημάτων υδρογόνου σε μεγαλύτερη κλίμακα.
- (18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για την παροχή υδρογόνου σε μηχανοκίνητα οχήματα, με αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού για μηχανοκίνητα οχήματα που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων υδρογόνου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς. Τούτο θα επέτρεπε την κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε επίπεδο Ένωσης.
- (19) Σε ό,τι αφορά τα οχήματα φυσικού αερίου, λειτουργούν περίπου 3.000 σημεία ανεφοδιασμού με καύσιμα στην Ένωση. Πρόσθετα σημεία ανεφοδιασμού θα μπορούσαν εύκολα να τεθούν σε λειτουργία και να εφοδιάζονται από το υπάρχον καλά ανεπτυγμένο δίκτυο διανομής φυσικού αερίου στην Ένωση, υπό την προϋπόθεση ότι η ποιότητα του φυσικού αερίου είναι κατάλληλη για χρήση σε οχήματα φυσικού αερίου σημερινής και προηγμένης τεχνολογίας.
- (20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δημιουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τον εφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) , σε αποστάσεις μεταξύ των σημείων ανεφοδιασμού που επιτρέπουν την κάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου εντός της εθνικής επικράτειας, καθώς και ορισμένων σημείων ανεφοδιασμού που βρίσκονται σε αστικούς οικισμούς.
- (21) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι ένα ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο για τα πλοία ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις μείωσης της περιεκτικότητας των θαλάσσιων καυσίμων σε θείο στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου, που αφορούν το ήμισυ των πλοίων που εκτελούν ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/EK σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε

θείο¹⁸ Ένα βασικό δίκτυο σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για θαλάσσια σκάφη και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι διαθέσιμο τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2020. Η αρχική εστίαση στο βασικό δίκτυο δεν πρέπει να αποκλείει την προοπτική της διάθεσης υγροποιημένου φυσικού αερίου σε λιμένες εκτός του βασικού δικτύου, ιδίως σε εκείνους τους λιμένες που είναι σημαντικοί για πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές (αλιευτικά σκάφη, πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων εξεδρών, κ.λπ.).

- (22) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο ενδέχεται επίσης να προσφέρει αποδοτική οικονομικά τεχνολογία προκειμένου τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να τηρούν τα αυστηρότερα όρια εκπομπής ρύπων των προτύπων Euro VI¹⁹
- (23) Το βασικό δίκτυο που καθορίζεται στον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²⁰ θα πρέπει να αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη υποδομών υγροποιημένου φυσικού αερίου, καθώς καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας και αφήνει περιθώρια για οφέλη του δικτύου.
- (24) Με βάση την αυξανόμενη ποικιλομορφία στον τύπο των καυσίμων για μηχανοκίνητα οχήματα σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας στις οδικές μεταφορές των πολιτών σε ολόκληρη την Ένωση, είναι αναγκαίο να παρέχονται στους καταναλωτές σαφείς και εύληπτες πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα του σχήματός τους με διάφορα καύσιμα που προσφέρονται στην αγορά καυσίμων κίνησης της Ένωσης, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/EK όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τροποποιείται η οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ²¹
- (25) Προκειμένου να διασφαλιστεί η προσαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στην ανάπτυξη της αγοράς και την τεχνολογική πρόοδο, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά το χαρτοφυλάκιο των εναλλακτικών καυσίμων, τα χαρακτηριστικά της υποδομής και την επαρκή κάλυψη, καθώς και τα πρότυπα για τα καύσιμα. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων.
- (26) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα πρέπει να καθορίζονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα τα οποία είναι πλήρως συμβατά με τα συναφή διεθνή πρότυπα. Η έλλειψη ευρωπαϊκών προτύπων

¹⁸ EE L 327 της 27 Νοεμβρίου 2012.

¹⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/EK, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/EK και 2005/78/EK, EE L 188 της 18.7.2009, σ. 1-13.

²⁰ EE L

²¹ EE L 140 της 5.6.2009, σ. 88.

δεν επιτρέπει την παροχή λεπτομερών αναφορών για ορισμένες απαιτούμενες προδιαγραφές. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να δημοσιεύουν τέτοια ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, για την τροποποίηση των οδηγιών 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ²² και τα εν λόγω πρότυπα θα πρέπει να βασίζονται στα τρέχοντα διεθνή πρότυπα ή σε εν εξελίξει εργασίες διεθνούς τυποποίησης, κατά περίπτωση. Σε περίπτωση που τα διεθνή πρότυπα είναι ήδη διαθέσιμα, οι τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται σε αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεση λύση, εν αναμονή της έγκρισης των ευρωπαϊκών προτύπων. Για τα πρότυπα που δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί, οι εργασίες θα πρέπει να βασίζονται στα εξής: i) «Διαμόρφωση FF, IEC 62196-3: CDV 2012» για σημεία επαναφόρτισης συνεχούς ρεύματος υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα, ii) ISO TC67/WG10 για σημεία ανεφοδιασμού με LNG για πλωτά σκάφη iii) στο έργο του ISO/TC 252 για σημεία ανεφοδιασμού με CNG και L-CNG για μηχανοκίνητα οχήματα. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να προσαρμόζει τις αναφορές στις τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στα ευρωπαϊκά πρότυπα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (27) Κατά την εφαρμογή της οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να συμβουλευεται τις σχετικές ομάδες εμπειρογνομόνων, όπως την ευρωπαϊκή ομάδα εμπειρογνομόνων για τα καύσιμα μεταφορών του μέλλοντος, η οποία απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες από τη βιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών, καθώς και την κοινή επιτροπή εμπειρογνομόνων για τις μεταφορές και το περιβάλλον η οποία συγκεντρώνει εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη.
- (28) Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίζει, κατά την προετοιμασία και σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την ταυτόχρονη, έγκαιρη και απαραίτητη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (29) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τη θέσπιση κοινών διαδικασιών και προδιαγραφών. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²³.
- (30) Δεδομένου ότι ο στόχος της προώθησης ευρείας ανάπτυξης της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, αλλά απαιτεί την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ζήτηση για κρίσιμη μάζα τέτοιων οχημάτων για οικονομικώς αποδοτικές εξελίξεις εκ μέρους της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να καταστεί δυνατή η κινητικότητα οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα σε ολόκληρη την Ένωση, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως

²² EE L 316 της 14.11.2012, σ. 12.

²³ EE L 55 της 28.2.11, σ. 13.

ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1
Αντικείμενο

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

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

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

- η ηλεκτρική ενέργεια,
- το υδρογόνο,
- τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/28/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
- τα συνθετικά καύσιμα,
- το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο - CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο - LNG), και
- το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο - LPG)

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

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

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

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

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

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

7) «σημείο ανεφοδιασμού»: παροχή οποιουδήποτε καυσίμου εξαιρουμένου του υδροποιημένου φυσικού αερίου, μέσω εγκατεστημένης αντλίας·

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

Άρθρο 3 *Εθνικά πλαίσια πολιτικής*

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους, το οποίο περιλαμβάνει πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I, και περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
 - εκτίμηση της κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων·
 - εκτίμηση της πέραν συνόρων συνέχειας της κάλυψης των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα·
 - το ρυθμιστικό πλαίσιο για την υποστήριξη της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
 - μέτρα πολιτικής για την υποστήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής·
 - μέτρα στήριξης της ανάπτυξης και της μεταποίησης·
 - στήριξη της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της επίδειξης·
 - στόχους για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
 - τον αναμενόμενο αριθμό οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων έως το 2020·
 - αξιολόγηση της ανάγκης για σημεία ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ που είναι σημαντικά για τα σκάφη που δεν εκτελούν μεταφορές, ιδίως τα αλιευτικά σκάφη·
 - εφόσον χρειάζονται, ρυθμίσεις συνεργασίας με άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2.
2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας είναι συνεκτικά και συντονισμένα.
3. Μόνο τα καύσιμα που περιλαμβάνονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα είναι επιλέξιμα για τα ενωσιακά και εθνικά μέτρα στήριξης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

²⁴ EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

4. Τα μέτρα στήριξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της ΣΛΕΕ.
5. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους στην Επιτροπή [εντός 18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].
6. Η Επιτροπή αξιολογεί τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και εξασφαλίζει τη συνοχή τους σε επίπεδο ΕΕ. Διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής εντός ενός έτους από την παραλαβή των εθνικών πλαισίων πολιτικής.
7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 για την τροποποίηση του καταλόγου των στοιχείων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και τις πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα I.

Άρθρο 4

Εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια για μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθεται σε λειτουργία ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και τουλάχιστον ο αριθμός που ορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος II, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.
2. Τουλάχιστον το 10% των σημείων επαναφόρτισης είναι δημοσίως προσβάσιμα.
3. Τα σημεία αργής επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.1. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Τα σημεία ταχείας επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.2. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

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

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι καθιερώνεται εφοδιασμός των πλωτών σκαφών από ξηράς με ηλεκτρική ενέργεια σε λιμένες υπό την προϋπόθεση ότι είναι οικονομικά αποδοτικός και αποφέρει περιβαλλοντικά οφέλη.
5. Ο εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.1.3. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
6. Όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα μέτρησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 28 της οδηγίας 2012/27/ΕΕ και πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.
7. Το παράρτημα I.1 στοιχείο η) και το τελευταίο εδάφιο του παραρτήματος I.2 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ εφαρμόζονται για τα στοιχεία για την κατανάλωση και το σύστημα μέτρησης του σημείου επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.
8. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν στους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγγεγραμμένος ο προμηθευτής. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν ταυτόχρονα συμβάσεις προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας με διάφορους

προμηθευτές, ούτως ώστε να μπορεί να συνάπτεται χωριστή σύμβαση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για ηλεκτρικό όχημα.

9. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε πρόσωπο δύναται να εγκαθιστά ή να διαχειρίζεται δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης και ότι οι διαχειριστές συστημάτων διανομής συνεργάζονται σε ισότιμη βάση με οποιοδήποτε τέτοιο πρόσωπο.
10. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι τιμές που χρεώνονται σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να είναι λογικές και να μην περιλαμβάνουν τυχόν χρηματική ποινή ή απαγορευτικά τέλη για επαναφόρτιση ηλεκτρικού οχήματος από τον χρήστη που δεν έχει συμβατικές σχέσεις με τον διαχειριστή του σημείου επαναφόρτισης.
11. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III.1.2 και στο παράρτημα III.1.3.

Άρθρο 5

Εφοδιασμός με υδρογόνο για μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων υπάρχουν ήδη κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, σε μεταξύ τους απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 km, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων υδρογόνου σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2020.
2. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο για μηχανοκίνητα οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.2. το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III.2.

Άρθρο 6

Εφοδιασμός με φυσικό αέριο για μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να διατίθενται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.
2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές να διατίθενται σε όλους τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.
3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με LNG μπορούν να κινούνται σε όλο το μήκος του κύριου δικτύου ΔΕΔ-Μ. Για τους σκοπούς αυτούς, τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού για LNG θα έχουν εγκατασταθεί σε αποστάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 400 km το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

4. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.1 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
5. Όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για μηχανοκίνητα οχήματα πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.2 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
6. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού, με μέγιστες αποστάσεις 150 km, για να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται με CNG σε ολόκληρη την Ένωση το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.
7. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG για μηχανοκίνητα οχήματα πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III.3.3, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
8. Όλα τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG για μηχανοκίνητα οχήματα παρέχουν αέριο σε ποιότητα που απαιτείται για τη χρήση από οχήματα CNG σημερινής και προηγμένης τεχνολογίας.
9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 σχετικά με την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που προβλέπονται στο παράρτημα III.3.1, το παράρτημα III.3.2 και το παράρτημα III.3.3.
10. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με:
 - τους κανονισμούς ασφαλείας όσον αφορά την αποθήκευση, τη μεταφορά και τη διαδικασία ανεφοδιασμού με LNG·
 - τις τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα μεταξύ πλοίων και λέμβων και τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9.

Άρθρο 7

Πληροφόρηση των καταναλωτών για τα καύσιμα μεταφορών

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/30/EK, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να διατίθενται σχετικές, σαφείς και απλές πληροφορίες όσον αφορά τη συμβατότητα μεταξύ όλων των καυσίμων στην αγορά και των οχημάτων:
 - α) στις αντλίες σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, σε αντιπροσωπεύεις αυτοκινήτων και σε εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου στο έδαφός τους·
 - β) στα εγχειρίδια των οχημάτων·
 - γ) επί του οχήματος. Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από [την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], καθώς και για όλα τα άλλα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια των κρατών μελών από την ημερομηνία του πρώτου τεχνικού ελέγχου του οχήματος από την [ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].
2. Οι πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα των καυσίμων οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται, εφόσον υπάρχουν και είναι κατάλληλα για την

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

3. Η ίδια γραφική παράσταση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 χρησιμοποιείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της παραγράφου 1.
4. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, στις οποίες να καθορίζει την ακριβή τοποθεσία των πληροφοριών για τη συμβατότητα επί του οχήματος και τη γραφική παράστασή τους, ώστε να διασφαλίζει την εναρμόνισή τους σε ολόκληρη την Ένωση. Όταν τα καθεστώτα EN που περιλαμβάνουν τα πρότυπα επισήμανσης των καυσίμων δεν είναι διαθέσιμα ή κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των παραμέτρων της επισήμανσης των καυσίμων για τα καύσιμα που εισάγονται στην αγορά της Ένωσης και ανέρχονται στο 1% του συνολικού όγκου των πωλήσεων, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.
6. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9.

Άρθρο 8

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον.
3. Οι ανατιθέμενες εξουσίες που αναφέρονται στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 δύναται να ανακληθούν οποιαδήποτε χρονική στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 3, 4, 5 και 6 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν προβληθεί ένσταση είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να εγείρουν ένσταση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά τρεις μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 9

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή είναι μια επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, όταν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Άρθρο 10

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

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

Η έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- εκτίμηση των μέτρων που λαμβάνονται από κάθε κράτος μέλος·
- εκτίμηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των επιπτώσεων στην οικονομία και το περιβάλλον·
- πληροφορίες σχετικά με την τεχνική πρόοδο και την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς και τυχόν άλλου εναλλακτικού καυσίμου.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει οποιοδήποτε κατάλληλο μέτρο.

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

Άρθρο 11

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο εντός [18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.
2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται η παραπομπή.
3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.
Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Εθνικά πλαίσια πολιτικής

Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Ρυθμιστικό πλαίσιο

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

2. Μέτρα πολιτικής για την στήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- Άμεσα κίνητρα για την αγορά μεταφορικών μέσων με εναλλακτικά καύσιμα ή την κατασκευή της υποδομής·
- Δυνατότητα παροχής φορολογικών κινήτρων για την προώθηση μεταφορικών μέσων εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών·
- Χρήση δημόσιων συμβάσεων για την στήριξη των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των ομαδοποιημένων συμβάσεων·
- Μη οικονομικά κίνητρα από την πλευρά της ζήτησης: π.χ. προτιμησιακή πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, πολιτική στάθμευσης, ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας.

3. Ανάπτυξη και στήριξη της κατασκευής

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των καυσίμων και των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές).

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για την ενίσχυση εργοστασίων μεταποίησης για τεχνολογίες εναλλακτικών καυσίμων, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των καυσίμων και των μεταφορών.

4. Έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη και επίδειξη:

Ετήσιος δημόσιος προϋπολογισμός προοριζόμενος για την στήριξη της ΕΤΑ&Ε για εναλλακτικά καύσιμα, ο οποίος διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των καυσίμων και των μεταφορών.

5. Στόχοι

- Εθνικοί στόχοι για το 2020 όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τα διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές) και τις σχετικές υποδομές·
- Εθνικοί στόχοι που τίθενται ετησίως για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για διάφορα είδη καυσίμων και μεταφορών, και για τις σχετικές υποδομές προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι για το 2020.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Ελάχιστος αριθμός σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος

Κράτος μέλος	Αριθμός σημείων επαναφόρτισης (σε χιλιάδες)	Αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης (σε χιλιάδες)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Τεχνικές προδιαγραφές

1. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας

1.1. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας χαμηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

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

1.2. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

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

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

1.3. Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε πλωτά σκάφη

Η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς για πλοία, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού, της εγκατάστασης και δοκιμής των συστημάτων πληροί το σχετικό πρότυπο, που θα εγκριθεί έως το 2014, και, εν αναμονή της δημοσίευσης του εν λόγω προτύπου, τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο για μηχανοκίνητα οχήματα

2.1. Τα υπαίθρια σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που διανέμουν αέριο υδρογόνο ως καύσιμο σε οχήματα των χερσαίων μεταφορών πληρούν το σχετικό πρότυπο, που θα εγκριθεί έως το 2014, και, εν αναμονή της δημοσίευσης του εν λόγω προτύπου, τις τεχνικές προδιαγραφές του ISO/TS 20100:2008 προδιαγραφή για τον εφοδιασμό αερίου υδρογόνου.

2.2. Η καθαρότητα του υδρογόνου που διανέμεται από τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο πληροί το σχετικό πρότυπο EN, που θα εγκριθεί έως το 2014, και, εν αναμονή της δημοσίευσης του εν λόγω προτύπου, τις τεχνικές προδιαγραφές του προτύπου ISO 14687-2.

2.3. Τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο χρησιμοποιούν αλγόριθμους και εξοπλισμό ανεφοδιασμού σύμφωνα με το σχετικό πρότυπο EN, που θα εγκριθεί έως το 2014, και, εν αναμονή της δημοσίευσης του εν λόγω προτύπου, με το πρότυπο ISO 20100 για τα πρωτόκολλα ανεφοδιασμού για ελαφρά οχήματα επιφανείας κινούμενα με αέριο υδρογόνο.

2.4. Οι συνδετήρες οχημάτων για τον ανεφοδιασμό με αέριο υδρογόνου πληρούν το σχετικό πρότυπο EN, που θα εγκριθεί έως το 2014, και, εν αναμονή της δημοσίευσης του εν λόγω προτύπου, το πρότυπο ISO 17268 για τον εξοπλισμό σύνδεσης για ανεφοδιασμό των οχημάτων των χερσαίων μεταφορών που κινούνται με αέριο υδρογόνο.

3. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο

3.1. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για πλοία

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

3.2. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για μηχανοκίνητα οχήματα

Τα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο για μηχανοκίνητα οχήματα πληρούν το αντίστοιχο πρότυπο EN, που θα εγκριθεί έως το 2014.

3.3. Τεχνικές προδιαγραφές για σημεία ανεφοδιασμού με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) για μηχανοκίνητα οχήματα

3.3.1. Οι συνδετήρες/υποδοχές CNG είναι σύμφωνοι με τον κανονισμό OEE/HE 110 (που αναφέρεται στο ISO 14469, μέρη I και II).

3.3.2. Τα σημεία ανεφοδιασμού με CNG και L-CNG πληρούν το αντίστοιχο πρότυπο EN, που θα εγκριθεί έως το 2014.

4. Τεχνικές προδιαγραφές για βενζίνη και ντίζελ που περιέχουν βιοκαύσιμα

4.1. Η βενζίνη που περιέχει χαμηλού επιπέδου μείγμα βιοαιθανόλης πληροί το πρότυπο EN228.

4.2. Το ντίζελ που περιέχει χαμηλού επιπέδου μείγμα βιοαιθανόλης πληροί το πρότυπο EN228.

4.3. Όλες οι αντλίες καυσίμου που παρέχουν βενζίνη σε σημεία ανεφοδιασμού με καύσιμα πληρούν τις απαιτήσεις επισήμανσης των καυσίμων, όπως ορίζονται στο πρότυπο EN228.

4.4. Όλες οι αντλίες καυσίμου που παρέχουν ντίζελ σε σημεία ανεφοδιασμού με καύσιμα πληρούν τις απαιτήσεις επισήμανσης των καυσίμων, όπως ορίζονται στο πρότυπο EN590.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 1.1. Ονομασία της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικός(οί) τομέας(είς) πολιτικής που αφορά(ούν) τη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχος/-οι
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικός αντίκτυπος της δράσης
- 1.7. Προβλεπόμενος/-οι τρόπος/-οι διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- 2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις δαπάνες
 - 3.2.1. *Συνοπτική παρουσίαση του εκτιμώμενου αντικτύπου στις δαπάνες*
 - 3.2.2. *Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις επιχειρησιακές πιστώσεις*
 - 3.2.3. *Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα*
 - 3.2.4. *Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο*
 - 3.2.5. *Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση*
- 3.3. Εκτιμώμενος δημοσιονομικός αντίκτυπος στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Ονομασία της πρότασης/πρωτοβουλίας

Οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής που αφορά(-ούν) η δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ²⁵

Μεταφορές

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

X Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/ προπαρασκευαστική δράση²⁶

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την επέκταση υφιστάμενης δράσης

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Ο(οι) πολυετής(είς) στρατηγικός(οί) στόχος(οι) της Επιτροπής που αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Η εμβληματική πρωτοβουλία «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους» της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

1.4.2. Ειδικός(οί) στόχος(οι) και δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος αριθ. 4:

Εκτενέστερη χρήση των τρόπων μεταφοράς με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές και προώθηση των πολυτροπικών μεταφορών (σε σύνδεση με τον γενικό στόχο «αποδοτικές μεταφορές»).

Σχετική(-ές) δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Εσωτερικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές.

1.4.3. Αναμενόμενο(α) αποτέλεσμα(τα) και αντίκτυπος

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχοθετημένους(ες) δικαιούχους/ομάδες.

Δημιουργία ελάχιστων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογή κοινών τεχνικών προτύπων σε όλη την ΕΕ

Διατήρηση της πρωτοπορίας της βιομηχανίας της ΕΕ στην κατασκευή οχημάτων και πλοίων· συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη & την απασχόληση στην Ευρώπη

Απεξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο

²⁵ ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων. – ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

²⁶ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 49 παράγραφος 6 στοιχεία α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Συμβολή στην επίτευξη μείωσης κατά 60% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έως το 2050

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και αντικτύπου

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

Αριθμός σημείων φόρτισης / ανεφοδιασμού

Αριθμός οχημάτων / πλωτών σκαφών που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα

Μείωση του ποσοστού εισαγωγών πετρελαίου

Μείωση του ποσοστού εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Βραχυπρόθεσμα:

Ελάχιστη κάλυψη υποδομών για ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο, LNG (πλωτά σκάφη και φορτηγά) και CNG)

Επισήμανση καυσίμου στα πρατήρια ανεφοδιασμού και στα οχήματα

Μακροπρόθεσμα: Βέλτιστη κάλυψη υποδομών για ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο, και LNG (πλωτά σκάφη και φορτηγά) και CNG)

1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ

Διευκόλυνση της ανάπτυξης εσωτερικής αγοράς για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων και σκαφών εναλλακτικών καυσίμων

Δημιουργία κατάλληλων όρων για τους διάφορους παράγοντες της αγοράς για να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους

1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Πρωτοβουλίες και δράσεις στήριξης είχαν στο παρελθόν ως αντικείμενο την παραγωγή καυσίμων, την ανάπτυξη τεχνολογίας οχημάτων, την εμπορία οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων, ενώ η δημιουργία των αναγκαίων υποδομών αγνοήθηκε.

Τα αποτελέσματα των εμπειριών αυτών επιβεβαιώνουν ότι χρειάζεται δράση της ΕΕ όσον αφορά τις υποδομές.

1.5.4. Συνέπεια και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα συναφή μέσα

Υποδομές μεταφορών - Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» του ΔΕΔ-Μ

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικός αντίκτυπος της δράσης

Πρόταση/πρωτοβουλία περιορισμένης διάρκειας

- - Ισχύουσα πρόταση/πρωτοβουλία από την [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ [μέχρι την [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ

- - Δημοσιονομικός αντίκτυπος από το ΕΕΕΕ μέχρι το ΕΕΕΕ

Πρόταση/πρωτοβουλία αόριστης διάρκειας

- - Εφαρμογή με έναρξη από την έκδοση της οδηγίας

1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης²⁷

Κεντρική άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

Κεντρική έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης σε:

- εκτελεστικούς οργανισμούς
- οργανισμούς που έχουν συστήσει οι Κοινότητες²⁸
- εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας
- πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων δυνάμει του τίτλου V της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 49 του δημοσιονομικού κανονισμού.

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Αποκεντρωμένη διαχείριση με τρίτες χώρες

Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να προσδιοριστεί)

Εάν σημειώνονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να παρατεθούν λεπτομέρειες στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

²⁷ Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Όπως προβλέπεται στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι των διατάξεων αυτών.

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση με αντικείμενο το εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους και την εφαρμογή του δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, και στη συνέχεια ανά διετία.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση με αντικείμενο την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανά διετία από την παρέλευση διετίας από τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος(οι) που έχει(ουν) επισημανθεί

Καθυστερήσεις στη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών
Μη ορθή εφαρμογή

2.2.2. Προβλεπόμενη(ες) μέθοδος(οι) ελέγχου

Περιοδικές εκθέσεις των κρατών μελών (πρώτη έκθεση μία διετία από την έναρξη ισχύος της οδηγίας, και στη συνέχεια ανά διετία)

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.

Προβλεπόμενη χρηματοδότηση μελετών παρακολούθησης από την ΕΕ. Οι μελέτες αυτές θα παρακολουθούνται κατάλληλα από τις υπηρεσίες της Επιτροπής.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ / ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

Οι επενδύσεις θα προέλθουν μόνον από τη βιομηχανία. Η Επιτροπή θα εκπονεί μελέτη ανά διετία.

3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

06.020300 Δραστηριότητες στήριξης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και των δικαιωμάτων επιβατών. Χρηματοδότηση μέσω της ανακατανομής των πιστώσεων (χωρίς επίπτωση στο νέο ΠΔΠ)

- Υφιστάμενες γραμμές προϋπολογισμού για δαπάνες

Κατά σειρά τομέων πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσ/κού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός 06.020300 Δραστηριότητες υποστήριξης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και των δικαιωμάτων των επιβατών	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽²⁹⁾	από χώρες ΕΖΕΣ ³⁰	υποψήφιων χωρών ³¹	από τρίτες χώρες	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού
[XX.YY.YY.YY]	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία: ΟΥΔΕΝ

Κατά σειρά τομέων πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθ. [Ονομασία.....]	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών της ΕΖΕΣ	υποψήφιων χωρών	από τρίτες χώρες	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού
[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	

²⁹ ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

³⁰ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³¹ Υποψήφιες χώρες και, ενδεχομένως, δυνάμει υποψήφιες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση του εκτιμώμενου αντικτύπου στις δαπάνες

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	Αριθ. 06.020300	Δραστηριότητες στήριξης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και των δικαιωμάτων των επιβατών.
--	------------------------	---

ΓΔ: MOVE			Έτος N ³²	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού 06.020300	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0	250.000	0	250.000	0	250.000	0	750.000
	Πληρωμές	(2)			250.000		250.000		250.000	750.000
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)								
	Πληρωμές	(2α)								
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ³³ χρηματοδοτούμενες										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού		(3)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3		250.000		250.000		250.000		
	Πληρωμές	=2+2α +3			250.000		250.000		250.000	750.000

³² Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

³³ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <...> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6		250.000		250.000		250.000		750.000
	Πληρωμές	=5+ 6			250.000		250.000		250.000	750.000

Αν η πρόταση/πρωτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός τομείς:

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 4 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	5	«Διοικητικές δαπάνες»
--	----------	-----------------------

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N (€)	Έτος N+1 (€)	Έτος N+2 (€)	Έτος N+3 (€)	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6) (€)			ΣΥΝΟΛΟ (€)
ΓΔ: MOVE									
• Ανθρώπινοι πόροι (αναδιάταξη του προσωπικού)		131.000	131.000	131.000	131.000	131.000	131.000	131.000	917.000
• Λοιπές δαπάνες διοικητικής λειτουργίας: Επιτροπή διαχείρισης – 1 συνεδρίαση/έτος		13.770	13.770	13.770	13.770	13.770	13.770	13.770	96.390
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE		144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	1.013.390
		Πιστώσεις							

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	144.770	1.013.390
---	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N ³⁴	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων		144.770	394.770		394.770		394.770		1.329.080
		Αναλήψεις υποχρεώσεων							

³⁴ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές	144.770		394.770		394.770		394.770	1.329.080
--	----------	---------	--	---------	--	---------	--	---------	------------------

3.2.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων. όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ		
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (OUTPUTS)																		
	Είδος αποτελεσμάτων ³⁵	Μέσο κόστος αποτελέσματος	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Αριθ. αποτελεσμάτων	Κόστος σε €	Συνολικός αριθμός αποτελεσμάτων
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 4 ³⁶ ...																			
Αποτελέσματα	Μελέτ	250.000	0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	3	750.000	
Αποτελέσματα																			
Αποτελέσματα																			
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 4			0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	3	750.000	
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ.																			
Αποτελέσματα																			

³⁵ Τα αποτελέσματα αφορούν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (παράδειγμα: αριθμός ανταλλαγών σπουδαστών που χρηματοδοτήθηκαν, αριθμός χλμ οδών που κατασκευάστηκαν, κ.λπ.).

³⁶ Όπως περιγράφεται στην ενότητα 1.4.2. «Ειδικός(οί) στόχος(οι)...».

Υποσύνολο για τον ειδ. στόχο αριθ. 2																
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ σε €	0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	1	250.000	0	0	3	750.000

3.2.3. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα (**αναδιάταξη του προσωπικού**)
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα. όπως εξηγείται κατωτέρω:

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ³⁷ (€)	Έτος N+1 (€)	Έτος N+2 (€)	Έτος N+3 (€)	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται. ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6) (€)			ΣΥΝΟΛΟ (€)
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	------------

ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								0 (αναδιάταξη του προσωπικού)
Άλλες διοικητικές δαπάνες	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	96.390
Υποσύνολο ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	96.390

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 5³⁸ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Λοιπές δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Υποσύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

³⁷ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

³⁸ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΣΥΝΟΛΟ	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	13.370	96.390
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων: **αναδιάταξη του προσωπικού**
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων. όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφρασθεί σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
XX 01 01 01 (στην έδρα ή στα γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST	0.5 AD + 0.05 AST
XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)							
XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)							
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΙΑ)³⁹							
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE από το «συνολικό κονδύλιο»)							
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA και SNE στις αντιπροσωπείες)							
XX 01 04 yy⁴⁰	στην έδρα ⁴¹						
	- σε αντιπροσωπείες						
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE - έμμεση έρευνα)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE - άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ							

XX είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακαταταχθεί στο πλαίσιο της ίδιας της ΓΔ και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, από όλα τα συμπληρωματικά κονδύλια που

³⁹ CA = Συμβασιούχος υπάλληλος, INT= προσωρινό προσωπικό ("Intérimaire")· JED= "Jeune Expert en Délégation" (Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία)· LA = Τοπικός υπάλληλος· SNE= Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας.

⁴⁰ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

⁴¹ Κυρίως για τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση της δράσης ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- Η πρόταση απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός με τον προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί εφαρμογή του μέσου ευελιξίας ή της αναθεώρησης του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου⁴².

Να εξηγηθεί η ανάγκη με τον προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει συγχρηματοδότηση που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατομμύρια ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί ο φορέας συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτημένων πιστώσεων								

⁴² Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

3.3. Εκτιμώμενος δημοσιονομικός αντίκτυπος στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει κανένα δημοσιονομικό αντίκτυπο στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τον δημοσιονομικό αντίκτυπο που περιγράφεται κατωτέρω:
 - στους ίδιους πόρους
 - στα διάφορα έσοδα

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον δημοσιονομικό έτος	Αντίκτυπος της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁴³					...να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3			
Άρθρο								

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(-ούν) η(οι) γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που έχει(-ουν) επηρεαστεί.

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού του αντικτύπου στα έσοδα.

--

⁴³

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ίδιους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25% για έξοδα είσπραξης.