



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.11.2017
COM(2017) 652 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων - Σχέδιο δράσεις για υποδομές
εναλλακτικών καυσίμων βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 6 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ,
συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης εθνικών πλαισίων πολιτικής βάσει του άρθρου
10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ**

{SWD(2017) 365 final}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΗΓΕΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΑΠΟ ΑΝΘΡΑΚΟΥΧΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

Σύμφωνα με τα όσα ζήτησε ο Πρόεδρος της Επιτροπής στην ομιλία του για την κατάσταση της Ένωσης τον Σεπτέμβριο του 2017, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) πρέπει να αναλάβει **ηγετικό ρόλο παγκοσμίως στον τομέα της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές**. Για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις δεσμεύσεις τις οποίες ανέλαβε η ΕΕ κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή που διεξήχθη στο Παρίσι, η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές πρέπει να επιταχυνθεί ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ακολουθούν σταθερά την πορεία για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών έως τα μέσα του αιώνα.

Με τη στρατηγική της για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹ η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ θα επιτύχει τον στόχο αυτό. Σε συνέχεια της στρατηγικής αυτής, στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο *«Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»* επισημαίνεται ότι η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει να προχωρήσει γρήγορα στη δημιουργία, έως το 2025, ενός συστήματος περισσότερο καθαρής, ανταγωνιστικής και αδιάλειπτα συνδεδεμένης κινητικότητας².

Το παρόν σχέδιο δράσης εντάσσεται στη δεύτερη δέσμη προτάσεων και πρωτοβουλιών που έχουν καίρια σημασία για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Παρουσιάστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής *Υλοποίηση της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ενισχύει τους καταναλωτές και υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζομένους της» cCOM(2017) 675 final*, η δεύτερη δέσμη για την κινητικότητα περιλαμβάνει συνδυασμό μέτρων προσανατολισμένων στην προσφορά και στη ζήτηση με σκοπό την επιτάχυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τομέα κινητικότητας και μεταφορών³.

Δεδομένου ότι το ποσοστό των οδικών οχημάτων που εξακολουθούν να τροφοδοτούνται με συμβατικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων ανανεώσιμων βιοκαυσίμων, ανέρχεται περίπου σε 95 %, ο αριθμός των οχημάτων και των σκαφών που κινούνται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας⁴ στην ΕΕ είναι πολύ μικρός. Διάφορα συνεχιζόμενα προβλήματα εξακολουθούν να δημιουργούν **φραγμούς στην αγορά** όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω οχημάτων και σκαφών. Στα προβλήματα αυτά περιλαμβάνεται η έλλειψη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού των οχημάτων και των σκαφών, η ανεπαρκής ανάπτυξη έξυπνων δικτύων και οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι καταναλωτές στη χρήση των υποδομών. Προκειμένου η ΕΕ να πραγματοποιήσει με επιτυχία τη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ Αυτό αφορά ειδικότερα την ηλεκτρική ενέργεια, το φυσικό αέριο [συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG)], το υδρογόνο και το υγραέριο (LPG) που απαιτούν ειδικές λύσεις υποδομών.

εκπομπών, **απαιτείται ολοκληρωμένη προσέγγιση**. Είναι αναγκαίο ένα κοινό πλαίσιο πολιτικής για οχήματα, υποδομές, δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, οικονομικά κίνητρα και ψηφιακές υπηρεσίες, το οποίο θα λειτουργεί σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Στο παρόν σχέδιο δράσης επισημαίνονται δράσεις οι οποίες συμπληρώνουν και συμβάλλουν στην καλύτερη υλοποίηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής (ΕΠΠ) που προβλέπονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με σκοπό να βοηθήσουν στη δημιουργία **διαλειτουργικής κεντρικής υποδομής της ΕΕ έως το 2025**, ιδιαίτερα για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ώστε τα οχήματα και τα σκάφη να μπορούν να χρησιμοποιούνται εύκολα πέραν των συνόρων και σε μεγάλες αποστάσεις. Η ταχεία επίτευξη συμφωνίας μεταξύ όλων των σχετικών δημόσιων και ιδιωτικών φορέων για μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών έχει καίρια σημασία για τον σκοπό αυτό.

Για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών θα απαιτηθούν **σημαντικές δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις**. Ο συνδυασμός μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων με επιστρεπτέα δανειακά κεφάλαια πρέπει να αποτελέσει πρότυπο, όπου αυτό είναι εφικτό. Πρέπει να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ διαφόρων μέσων στήριξης σε επίπεδο ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα ενισχύσει τον συντονισμό των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ και θα καταβάλει προσπάθειες για τη δημιουργία συνεργειών με ανάληψη δράσεων σε εθνικό και τοπικό επίπεδο που θα αυξήσουν τον αντίκτυπο της χρηματοδότησης της ΕΕ. Επίσης, θα αντιμετωπίσει άλλα ζητήματα καίριας σημασίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως η ενοποίηση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας.

2. ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΜΑΣΤΕ;

2.1. Τρέχουσα κατάσταση και εκτίμηση των αναγκών

Πρόσφατα έλαβε νέα ώθηση η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Τα τελευταία έτη έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος, μεταξύ άλλων και λόγω της χρηματοδότησης από την ΕΕ. Σύμφωνα με το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων (European Alternative Fuels Observatory), στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2017 λειτουργούσαν 118 000 δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, 3 458 σημεία ανεφοδιασμού οχημάτων και σκαφών με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) ή υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και 82 σημεία ανεφοδιασμού οχημάτων με υδρογόνο.

Η ΕΕ πρέπει τώρα να **επιταχύνει την ανάπτυξη σε δύο τομείς**: πρώτον, στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ. Για τον σκοπό αυτό, στην ανακοίνωση με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση» του Μαΐου 2017 τέθηκε ο στόχος για **τη δημιουργία κεντρικής υποδομής για το κεντρικό δίκτυο το αργότερο έως το 2025**.

Δεύτερον, οι υποδομές πρέπει να αυξηθούν σε **αστικές και περιαστικές περιοχές**, στις οποίες οι μεταφορές πραγματοποιούνται κυρίως με οχήματα. Η Επιτροπή αναμένει ότι οι επενδύσεις στους δύο αυτούς τομείς θα έχουν επίσης πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη υποδομών και σε άλλες περιοχές.

Η δημιουργία της κεντρικής υποδομής στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ φαίνεται να αποτελεί μικρότερη πρόκληση. Εκτιμάται ότι **θα απαιτηθούν 1,5 δισ. EUR έως το 2025 για τον εξοπλισμό των διαδρόμων**⁵. Οι ελλείψεις αφορούν ειδικότερα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά σε ορισμένες περιοχές αφορούν και σημεία ανεφοδιασμού βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που χρησιμοποιούν υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG).

Για την αντιμετώπιση ζητημάτων που αφορούν το ευρύτερο δίκτυο μεταφορών απαιτούνται μεγαλύτερες προσπάθειες.

Το επίπεδο φιλοδοξίας μεταξύ των κρατών μελών ποικίλλει σημαντικά.

Για παράδειγμα, μόνο σε δύο κράτη μέλη παρέχονται περισσότερα από 100 σημεία επαναφόρτισης των *ηλεκτρικών οχημάτων* ανά 100 000 κατοίκους πόλεων⁶.

Όσον αφορά το *φυσικό αέριο*, στις δράσεις που προγραμματίζουν τα κράτη μέλη στα ΕΠΠ προτείνεται να προστεθούν 2 599 έως 2 634 επιπλέον σημεία ανεφοδιασμού με CNG και 256 έως 431 σημεία ανεφοδιασμού με LNG το 2025, παρότι η επιπρόσθετη δυναμικότητα που προγραμματίζεται βάσει των ΕΠΠ θα συγκεντρώνεται σε λίγα μόνο κράτη μέλη.

Για το *υδρογόνο*, σε συνέχεια της εκτίμησης επιπτώσεων για την πρόταση σχετικά με τα πρότυπα CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020, το πιθανό μερίδιο της αγοράς των οχημάτων που θα κινούνται με υδρογόνο το 2025 εκτιμάται μεταξύ 0,3 % και 0,4 % του συνολικού στόλου οχημάτων. Οι 820-842 σταθμοί ανεφοδιασμού που προγραμματίζονται βάσει των ΕΠΠ αναμένεται να καλύψουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού 0,9-1,1 εκατομμυρίων οχημάτων βάσει του σεναρίου αυτού⁷.

Από την ανάλυση των ΕΠΠ βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ προκύπτουν οι ακόλουθες **εκτιμήσεις αναγκών όσον αφορά τις επενδύσεις των κρατών μελών σε υποδομές**, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ⁸:

- *Ηλεκτρική ενέργεια*: έως 904 εκατ. EUR έως το 2020⁹.
- *CNG*: έως 357 εκατ. EUR έως το 2020 και έως 600 εκατ. EUR έως το 2025 για οδικά οχήματα που κινούνται με CNG¹⁰.
- *LNG*: έως 257 εκατ. EUR έως το 2025 για οδικά οχήματα που κινούνται με LNG. Για το LNG που χρησιμοποιείται στις πλωτές μεταφορές, έως 945 εκατ. EUR στους θαλάσσιους λιμένες των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ έως το 2025 και έως 1 δισ. EUR για τους εσωτερικούς λιμένες των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ έως το 2030.
- *Υδρογόνο*: έως 707 εκατ. EUR έως το 2025.

⁵ Wainwright, S. και Peters, J. (2016) Clean Power for Transport Infrastructure Deployment. Τελική έκθεση για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Βρυξέλλες.

⁶ Πρόκειται για τις Κάτω Χώρες και τη Δανία, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων.

⁷ Με δεδομένο ότι κάθε σταθμός εξυπηρετεί περίπου 1 200 οχήματα. Συγκριτικά, τα 256 εκατομμύρια οχήματα στους δρόμους της ΕΕ εξυπηρετούνται επί του παρόντος από 115 700 πρατήρια συμβατικών καυσίμων.

⁸ COM(2017) 365.

⁹ Στα ΕΠΠ απαιτούνται στόχοι μόνο για το 2020.

¹⁰ Με βάση το συνολικό κόστος για τα 937 (το 2020 σε σχέση με σήμερα) και τα 1 575 (το 2025 σε σχέση με σήμερα) νέα σημεία ανεφοδιασμού με CNG που προβλέπεται να κατασκευαστούν σύμφωνα με τα εθνικά πλαίσια πολιτικής.

Όσον αφορά την **ηλεκτρική ενέργεια**, αυτά τα εθνικά σχέδια δεν ανταποκρίνονται στις εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με τις υποδομές. Για τα ηλεκτρικά οχήματα, στην εκτίμηση επιπτώσεων της οδηγίας 2014/94/ΕΕ λήφθηκε υπόψη ένα συντηρητικό όριο αναφοράς της τάξης των 4 εκατομμυρίων ηλεκτρικών οχημάτων που θα κυκλοφορούν έως το 2020. Αυτό συνεπάγεται σημαντική αύξηση σε σύγκριση με σήμερα, αλλά εξακολουθεί να αντιστοιχεί σε ποσοστό μόλις 1,5 % περίπου του σημερινού αριθμού οχημάτων.

Ενδεχόμενη ταχύτερη αύξηση των ηλεκτρικών οχημάτων που θα οδηγήσει σε μερίδιο 7 % το 2025, όπως λήφθηκε ως παραδοχή στην εκτίμηση επιπτώσεων για την πρόταση σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων ως προς τις εκπομπές CO₂ αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μετά το 2020¹¹, θα δημιουργήσει ακόμη μεγαλύτερες ανάγκες για επενδύσεις:

- Έως το 2020, θα χρειάζονται 440 000 δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης - σημαντική αύξηση σε σύγκριση με τον σημερινό αριθμό¹². Για τον σκοπό αυτό θα απαιτηθούν επενδύσεις σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ύψους έως και 3,9 δισ. EUR.
- Έως το 2025, θα χρειάζονται πενταπλάσια δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή περίπου 2 εκατομμύρια. Εάν το ποσοστό των υποδομών ταχείας φόρτισης ανέλθει σε 5-15% των συνολικών υποδομών φόρτισης, ενδέχεται να απαιτηθούν επενδύσεις της τάξης από 2,7 έως 3,8 δισεκ. EUR ετησίως από το 2021¹³. Η πλειονότητα αυτών των επενδυτικών αναγκών θα αφορά *αστικές περιοχές*¹⁴.

Για το **εθνικό φυσικό αέριο και υδρογόνο**, οι δράσεις που προγραμματίζονται από τα κράτη μέλη στα ΕΠΠ τους ανταποκρίνονται στις εκτιμήσεις της Επιτροπής.

Για το φυσικό αέριο και υδρογόνο μαζί, οι **συνολικές επενδυτικές ανάγκες** σε δημόσια προσβάσιμες υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στην ΕΕ υπολογίζονται σε περίπου **5,2 δισ. EUR έως το 2020** και άλλα **16 δισ. EUR έως 22 δισ. EUR έως το 2025**.

Για να αντιμετωπισθούν αυτές οι σημαντικές επενδυτικές ανάγκες, πρέπει να αξιοποιηθεί η δημόσια χρηματοδοτική στήριξη για να κινητοποιηθούν μεγάλες ιδιωτικές επενδύσεις, καθώς και η καινοτόμος χρηματοδότηση.

Πρέπει να επισημανθεί ότι κάθε εκτίμηση των επενδυτικών αναγκών επηρεάζεται από **σημαντικές αβεβαιότητες** όσον αφορά την πυκνότητα των μελλοντικών υποδομών

¹¹ COM(2017) 650.

¹² Βάσει της υπόθεσης ότι για κάθε όχημα απαιτούνται 1,1 σημεία επαναφόρτισης. Επιπλέον, 1 στα 10 σημεία επαναφόρτισης θα είναι δημοσίως προσβάσιμα. Πέραν των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, με βάση αυτό το σενάριο θα πρέπει να εξασφαλιστούν περίπου 4 εκατομμύρια ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης.

¹³ Οι εκτιμήσεις του κόστους αναφέρουν κόστος 5.000 EUR για τους κανονικούς σταθμούς φόρτισης και 30.000 EUR για τους σταθμούς ταχείας φόρτισης, κατά μέσο όρο.

¹⁴ Εάν υποτεθεί ότι το 70 % των αναγκών σε υποδομές συγκεντρώνεται σε αστικές περιοχές (παράλληλα με το γεγονός ότι περισσότερο από το 70 % του πληθυσμού της ΕΕ ζει σε αστικές περιοχές), δημιουργείται ανάγκη επενδύσεων 2,7 δισ. EUR το 2020. Μετά το 2020 και έως το 2025, είναι δυνατόν να απαιτηθούν ετήσιες επενδύσεις στις αστικές περιοχές από 1,9 δισ. EUR έως 2,7 δισ. EUR.

αργής και ταχείας φόρτισης, τη ζήτηση οχημάτων και τις τεχνολογικές εξελίξεις (π.χ. την ισχύ των συσσωρευτών).

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επικροτεί το γεγονός ότι μεγάλες ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες δεσμεύτηκαν πρόσφατα να διαθέσουν στην αγορά μεγαλύτερο αριθμό ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή έως το 2020¹⁵. Αυτό θα δημιουργήσει μεγαλύτερη βεβαιότητα για τις επενδύσεις στις υποδομές. Η Επιτροπή καλεί τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας να διατηρήσει και να πολλαπλασιάσει τις επενδύσεις και σε άλλες συναφείς τεχνολογίες χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

Με δεδομένες τις σημαντικές αβεβαιότητες, έχει καίρια σημασία η μείωση των κινδύνων για τους ιδιώτες επενδυτές με χρήση στοχευμένων μέσων μετριασμού των επιπτώσεων, όπως ειδικά δάνεια ή εγγυήσεις από τον δημόσιο τομέα. Επιπλέον, απαιτείται σαφής και μακροπρόθεσμος προσανατολισμός πολιτικής. Κεντρικό ρόλο εν προκειμένω θα διαδραματίσουν τα ΕΠΠ βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

2.2. Εθνικά πλαίσια εθνικής πολιτικής για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων

Βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής (ΕΠΠ) που θα εξασφαλίζουν ελάχιστη κάλυψη υποδομών έως το 2020, το 2025 και το 2030, ανάλογα με το καύσιμο, και να κοινοποιήσουν τα ΕΠΠ τους στην Επιτροπή έως τις 18 Νοεμβρίου 2016¹⁶. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας, τα ΕΠΠ **ορίζουν σαφείς μακροπρόθεσμους σκοπούς και στόχους και προβλέπουν επίσης επαρκή μέτρα στήριξης**, για την παροχή μακροπρόθεσμης βεβαιότητας στις αγορές όσον αφορά την πολιτική.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας, η Επιτροπή προέβη σε αξιολόγηση των ΕΠΠ και της συνοχής τους σε ενωσιακό επίπεδο. Αξιολόγησε συγκεκριμένα αν τα ΕΠΠ παρέχουν τη δυνατότητα στο εκάστοτε κράτος μέλος να επιτύχει τους σκοπούς και τους στόχους που έχει θέσει το ίδιο, όπως απαιτείται στο άρθρο 3 παράγραφος 1. Η παρούσα ανακοίνωση αναλύει την εν λόγω αξιολόγηση στις ενότητες που ακολουθούν.

Η πληρότητα, η συνοχή και η φιλοδοξία των ΕΠΠ ποικίλλουν σημαντικά¹⁷. Έως τις 6 Νοεμβρίου 2017, μόλις 8 εκ των 25 ΕΠΠ¹⁸ συμμορφώνονταν πλήρως με τις απαιτήσεις όσον αφορά τα ΕΠΠ¹⁹. Δύο κράτη μέλη δεν έχουν μέχρι στιγμής υποβάλει ΕΠΠ²⁰. Τα ΕΠΠ δεν εμφανίζουν συνοχή από ενωσιακή άποψη ως προς τις προτεραιότητες που θέτουν και τον βαθμό φιλοδοξίας τους αναφορικά με τα διάφορα εναλλακτικά καύσιμα. Η φιλοδοξία των κρατών μελών για αλλαγή της τρέχουσας κατάστασης ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό, τόσο από την άποψη της προβλεπόμενης ανάπτυξης οχημάτων και σκαφών που θα κινούνται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας όσο και από την άποψη των σχετικών υποδομών. Το σημαντικότερο είναι ότι σε λίγα μόνο ΕΠΠ ορίζονται

¹⁵ COM(2017) 366.

¹⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ και τηρουμένων των προϋποθέσεων που ορίζονται στα άρθρα 5, 6 και 7 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

¹⁷ Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα ΕΠΠ διατίθενται στο SWD (2017) 365.

¹⁸ Σε αντίστοιχες περιπτώσεις, η Επιτροπή έχει κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει για μη συμμόρφωση με το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ. Θα συνεχίσει να κινεί τέτοιου είδους διαδικασίες και για περιπτώσεις μη κοινοποίησης.

¹⁹ Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο.

²⁰ Πρόκειται για τη Μάλτα και τη Ρουμανία.

σαφείς και επαρκείς σκοποί και στόχοι και περιλαμβάνονται προτάσεις για μέτρα στήριξης²¹. Ένα ΕΠΠ δεν περιέχει κανέναν στόχο.

Ηλεκτρική ενέργεια

Όλα τα ΕΠΠ περιλαμβάνουν στόχους σχετικά με τις υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. **Ωστόσο, το επίπεδο φιλοδοξίας και λεπτομέρειας διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών.** Δεδομένου ότι στα ΕΠΠ προβλέπεται η διάθεση πολύ λιγότερων από 200 000 δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης έως το 2020, η πρόβλεψη αυτή υπολείπεται της εκτίμησης της Επιτροπής όσον αφορά τις ανάγκες όπως παρουσιάστηκε στην ενότητα 2.1. Χωρίς υψηλό βαθμό φιλοδοξίας, σε έξι ΕΠΠ ορίζονται στόχοι που έχουν ήδη σχεδόν επιτευχθεί. Σε άλλα, τίθενται φιλόδοξοι στόχοι, οι οποίοι ωστόσο θα είναι δύσκολο να επιτευχθούν με τα προβλεπόμενα μέτρα πολιτικής.

Όλα τα ΕΠΠ ορίζουν **ευρύ φάσμα μέτρων στήριξης, αλλά οι αβεβαιότητες παραμένουν.** Είτε δεν έχουν ακόμη θεσπιστεί τα μέτρα είτε φαίνεται ότι είναι υπερβολικά περιορισμένα ώστε να έχουν από αντίκτυπο στην αγορά. Σε όλα τα ΕΠΠ, εκτός από δύο, ορίζονται στόχοι για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, ενώ δέκα κράτη μέλη δεν προβλέπουν κανένα μέτρο για την αύξηση του αριθμού των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης. Η κάλυψη του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ σημειώνει πρόοδο, αλλά υπάρχει το ενδεχόμενο τμήματά του να παραμείνουν χωρίς τις ελάχιστες υποδομές επαναφόρτισης εάν δεν αναληφθεί περαιτέρω δράση²². Η ανάπτυξη σημείων επαναφόρτισης υψηλής ισχύος σε κάθε σταθμό επαναφόρτισης του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ αποτελεί ανάγκη ζωτικής σημασίας. Τα ΕΠΠ σπάνια καλύπτουν την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και τον ηλεκτρικό ανεφοδιασμό ακινητοποιημένων αεροσκαφών.

Το πολωνικό ΕΠΠ αποτελεί καλό παράδειγμα ανάλυσης των αναγκών των οικισμών, των πυκνοκατοικημένων περιοχών και ολόκληρου του δικτύου ΔΕΔ-Μ αναφορικά με τις ανάγκες σε υποδομές εναλλακτικών καυσίμων – συμπεριλαμβανομένων των αναγκών της αγοράς. Στη Γερμανία, ο κύριος πάροχος σταθμών εξυπηρέτησης σε αυτοκινητοδρόμους θα εγκαταστήσει σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος σε όλους τους σταθμούς εξυπηρέτησής του έως το τέλος του έτους. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η Highways England έχει αναλάβει να διασφαλίσει ότι θα υπάρχουν σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος τουλάχιστον ανά 32 χλμ στο 95 % του στρατηγικού οδικού δικτύου της Αγγλίας.

Φυσικό αέριο

Η **πλειονότητα των κρατών μελών δεν θέτει στόχους σχετικά με τα οχήματα που κινούνται με CNG.** Ωστόσο, σε λίγα ΕΠΠ²³ δίνεται προτεραιότητα στην ανάπτυξη αυτού του τύπου οχημάτων. Τα περισσότερα ΕΠΠ δεν περιλαμβάνουν εκτιμήσεις σχετικά με τη χρήση των οχημάτων στο μέλλον. Η διαθεσιμότητα υποδομών θα μπορούσε να αποτελέσει πρόβλημα στο μέλλον στα κράτη μέλη που διαθέτουν επί του παρόντος μεγάλο αριθμό σημείων ανεφοδιασμού με CNG σε σχέση με τα οχήματα που

²¹ Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη διατηρούν χαμηλή φορολογία για τα συμβατικά καύσιμα, και ιδιαίτερα για το ντίζελ (πετρέλαιο εσωτερικής καύσης), σε σύγκριση με τους φόρους που επιβάλλουν σε πολλά εναλλακτικά καύσιμα, λαμβάνοντας υπόψη το υψηλότερο εξωτερικό κόστος που αποδυναμώνει τα κίνητρα μετάβασης σε εναλλακτικά καύσιμα.

²² Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. SWD (2017) 365.

²³ Βέλγιο, Τσεχική Δημοκρατία, Ουγγαρία, Ιταλία.

κινούνται με CNG και βρίσκονται σε κυκλοφορία αλλά δηλώνουν ότι δεν σκοπεύουν να στηρίξουν περαιτέρω αύξηση των υποδομών²⁴.

Στόχοι όσον αφορά τη χρήση LNG σε οδικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα περιλαμβάνονται σε 19 ΕΠΠ, αλλά ο καθορισμός στόχων και ο σχεδιασμός της δράσης δεν είναι πάντα κατάλληλοι και δεν θα αποφέρουν την αναγκαία κάλυψη του κεντρικού οδικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ. Μόνο πέντε ΕΠΠ περιλαμβάνουν εκτιμήσεις για τη μελλοντική ανάπτυξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που θα κινούνται με LNG.

Σε λίγα ΕΠΠ²⁵ ορίζονται φιλόδοξοι **στόχοι για τη μελλοντική ανάπτυξη υποδομών LNG σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας**. Ωστόσο, πολλοί από αυτούς δεν αναφέρονται στις ανάγκες για σημεία ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους λιμένες έως το 2025 και σε εσωτερικούς λιμένες έως το 2030. Αρκετοί λιμένες του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς λύση όσον αφορά τον ανεφοδιασμό με LNG. Για κανέναν από τους διαδρόμους εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ δεν προβλέπονται επαρκείς υποδομές ανεφοδιασμού με LNG ώστε να είναι δυνατή η κυκλοφορία των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας που κινούνται με LNG σε ολόκληρη την ΕΕ.

Το ιταλικό ΕΠΠ θεωρεί καίριας σημασίας την ανάπτυξη υποδομής LNG για θαλάσσιες εφαρμογές. Το σχέδιο για την ανάπτυξη της υποδομής αυτής, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού για τις ποσότητες προς αποθήκευση στους 14 θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ και πέραν αυτών, αποτελεί υπόδειγμα ορθού σχεδιασμού πολιτικής. Σε αρκετά ΕΠΠ επισημαίνεται ο σημαντικός ρόλος που θα πρέπει να διαδραματίσουν η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) και άλλα ταμεία της ΕΕ για τη στήριξη της ανάπτυξης του ανεφοδιασμού με LNG για βαρέα επαγγελματικά οχήματα και πλοία.

Υδρογόνο

Η ανάπτυξη **υποδομών ανεφοδιασμού για ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμων που κινούνται με υδρογόνο** είναι προαιρετική βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ. Δεκατέσσερα κράτη μέλη αναφέρονται στο ζήτημα των υποδομών υδρογόνου στα ΕΠΠ τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα ΕΠΠ περιλαμβάνουν φιλόδοξους στόχους όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών²⁶. Ο προγραμματισμός αυτού του είδους υπογραμμίζει τη σημασία της εξασφάλισης αξιόπιστων προβλέψεων για την ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων κυψελών καυσίμων.

Μέτρα στήριξης

Τα κράτη μέλη καλούνται να θέσουν σε εφαρμογή **μέτρα στήριξης** ώστε να διασφαλιστεί η επίτευξη των σκοπών και των στόχων που περιλαμβάνονται στα ΕΠΠ. Τα ΕΠΠ περιέχουν ένα ευρύ φάσμα μέτρων, τα οποία διαφέρουν μεταξύ άλλων από άποψη ωριμότητας και καθορισμού προτεραιοτήτων (ένα ή περισσότερα εναλλακτικά καύσιμα). Τα ΕΠΠ στοχεύουν επίσης σε διαφορετικά μέσα μεταφοράς, για παράδειγμα τρένα, λεωφορεία, ταξί, ποδήλατα και αυτοκίνητα συνεπιβατισμού. Τα περισσότερα

²⁴ Αυστρία, Γερμανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες.

²⁵ Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιταλία.

²⁶ Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Εσθονία, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο. Στο ΕΠΠ της Δανίας γίνεται αναφορά στο υδρογόνο αλλά δεν τίθενται στόχοι όσον αφορά τις υποδομές. Η Γερμανία, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν θέσει φιλόδοξους στόχους.

ΕΠΠ εστιάζουν στις δημόσιες μεταφορές, υπογραμμίζοντας τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι δημόσιες συμβάσεις για τη στήριξη της διείσδυσης στην αγορά.

Στο γαλλικό ΕΠΠ παρατίθεται μια ολοκληρωμένη σειρά μέτρων στήριξης της ηλεκτροκίνησης. Το συνδυασμένο αποτέλεσμα μέτρων όπως το σύστημα ανταμοιβής/ποινής (bonus/malus) για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων και η προώθηση των υποδομών επαναφόρτισης αναμένεται να δώσει ώθηση στην αγορά των ηλεκτρικών οδικών μεταφορών. Στον γαλλικό νόμο για την ενεργειακή μετάβαση προς μια πράσινη οικονομία ορίζονται σαφείς στόχοι και ελάχιστες εντολές σύναψης συμβάσεων για την προμήθεια του Δημοσίου με οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Το ολλανδικό ΕΠΠ αποτελεί υπόδειγμα ορθής πρακτικής όσον αφορά τον διάλογο μεταξύ ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς εξασφάλισε την άμεση συμμετοχή των συναφών ενδιαφερόμενων φορέων για την εφαρμογή της προσέγγισης των «πράσινων συμφωνιών» (Green Deals).

2.3. Είμαστε στον σωστό δρόμο;

Από την ανάλυση των ΕΠΠ προκύπτει ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν ελλείψεις όσον αφορά τις υποδομές στην ΕΕ εάν δεν αναληφθεί περαιτέρω δράση. Αυτό αφορά ειδικότερα όλα τα είδη ηλεκτρικών ελαφρών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Όσον αφορά τις εκτιμήσεις που παρουσιάστηκαν στην ενότητα 2.1 για τα ΕΠΠ, η δέσμευση για ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης σε αστικούς και περιφερειακούς οικισμούς της ΕΕ πρέπει να ενισχυθεί σημαντικά. Ελλείψεις εξακολουθούν επίσης να υπάρχουν στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης.

Ένα άλλο κενό στον σχεδιασμό αφορά τα σημεία ανεφοδιασμού των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με LNG. Οι στόχοι των ΕΠΠ για την κάλυψη των λιμένων με σημεία ανεφοδιασμού με LNG επίσης δεν επαρκούν για να καταστήσουν εφικτή την κυκλοφορία των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των ποντοπόρων πλοίων σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, όπως απαιτείται βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ. Παρόμοιοι κίνδυνοι υπάρχουν για το υδρογόνο: δεδομένου ότι βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ είναι προαιρετικό και αντιμετωπίζεται από τα κράτη μέλη με μη ομοιόμορφο τρόπο, εξακολουθεί να υπάρχει ένα συνονθύλευμα υποδομών. Προκειμένου τα οχήματα να μπορούν να ταξιδεύουν με ευκολία σε ολόκληρη την ΕΕ («συνέχεια των υπηρεσιών»), θα πρέπει να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη εξάπλωση των υποδομών.

Συνολικά, από την ανάλυση της κατάστασης προκύπτει ότι όλα τα ΕΠΠ μαζί δεν σχηματίζουν μια ολοκληρωμένη εικόνα η οποία να παρέχει την απαιτούμενη μακροπρόθεσμη βεβαιότητα για την αγορά. Επιπλέον, ελλοχεύει ο κίνδυνος να μην επιτευχθούν πολλοί από τους σκοπούς και τους στόχους των ΕΠΠ, ακόμη και όταν ο βαθμός φιλοδοξίας είναι χαμηλός. Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (SWD) που συνοδεύει την παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζεται ο περιορισμένος αντίκτυπος των ΕΠΠ σε βασικούς στόχους πολιτικής της ΕΕ, εάν δεν αναληφθεί περαιτέρω δράση.

Παρότι σε ορισμένα κράτη μέλη με φιλόδοξα ΕΠΠ αναμένονται μεγαλύτερες μειώσεις των εκπομπών, τα αποτελέσματα που αναμένεται να επιτευχθούν σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά την εγκατάλειψη των ορυκτών καυσίμων παράγωγων του πετρελαίου είναι οριακά: το 0,4 % των καυσίμων αυτών θα μπορούσε να αντικατασταθεί από εναλλακτικά καύσιμα έως το 2020, σε σύγκριση με ένα σενάριο χωρίς ΕΠΠ²⁷, και το 1,4 % έως το 2030. Οι εκπομπές CO₂ από τον

²⁷ Το σενάριο χωρίς ΕΠΠ βασίζεται στο βασικό σενάριο της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα

τομέα των μεταφορών θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 0,4 % (ή κατά περίπου 3,2 εκατ. τόνους) έως το 2020 και κατά 1,4 % έως το 2030 (ή περίπου 11,5 εκατ. τόνους) σε σύγκριση με ένα σενάριο χωρίς ΕΠΠ. Η μείωση των εκπομπών NO_x από τις μεταφορές ως αποτέλεσμα των ΕΠΠ εκτιμάται σε ποσοστό περίπου 0,37 % έως το 2020 και 1,5 % έως το 2030 σε σύγκριση με ένα σενάριο χωρίς ΕΠΠ. Για τα αιωρούμενα σωματίδια ΑΣ_{2,5}, τα ΕΠΠ θα μπορούσαν να αποφέρουν μείωση των εκπομπών ΑΣ_{2,5} κατά 0,44 % έως το 2020 και κατά 1,9 % έως το 2030²⁸. Οι βελτιώσεις αυτές θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μείωση έως 5,8 % των συγκεντρώσεων NO₂ και μείωση κατά 2,1 % των συγκεντρώσεων ΑΣ_{2,5} σε ορισμένες περιοχές έως το 2030. Η δημιουργία θέσεων εργασίας στην κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των υποδομών αναμένεται να παρουσιάσει μικρή αύξηση βάσει του τρέχοντος προγραμματισμού των ΕΠΠ.

Προκειμένου να επιταχυνθεί η μετάβαση σε κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, απαιτούνται τώρα αποφασιστικές δράσεις που θα επισπεύσουν την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα σε όλα τα κράτη μέλη.

Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να αυξηθεί η βούληση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων να επενδύσουν σε εύκολα προσβάσιμες υποδομές για διάφορα είδη οχημάτων και σκαφών. Η Επιτροπή δηλώνει έτοιμη να στηρίξει αυτές τις προσπάθειες και, ως εκ τούτου, προτείνει το παρόν σχέδιο δράσης.

3. ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΔΥΝΑΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Οι δράσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου μπορούν να έχουν σημαντικά οφέλη για τους καταναλωτές, τις βιομηχανίες και τις δημόσιες αρχές, εάν συντονιστούν επαρκώς σε όλα τα σχετικά επίπεδα. **Οι δημόσιες αρχές και ο ιδιωτικός τομέας πρέπει να αντιληφθούν ότι η ευθύνη είναι κοινή.** Οι δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές πρέπει να συνοδεύονται από **αξιόπιστη προσφορά οχημάτων και σκαφών** ώστε να μειωθεί η αβεβαιότητα σχετικά με τη μελλοντική προσφορά και ζήτηση.

3.1. Προώθηση της ολοκλήρωσης και της υλοποίησης των ΕΠΠ

Τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη υποβάλει τα ΕΠΠ τους στην Επιτροπή θα πρέπει να το πράξουν το συντομότερο δυνατόν. Τα κράτη μέλη που έχουν υποβάλει τα ΕΠΠ τους ενθαρρύνονται να λάβουν υπόψη τα συμπεράσματα της εκτίμησης και τα ευρήματα της αξιολόγησης που περιλαμβάνονται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας.

Τα λίγα ΕΠΠ που θέτουν φιλόδοξους σκοπούς και στόχους, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο μείγμα μέτρων στήριξης πολιτικής, συνιστούν κατάλληλη προσέγγιση, η οποία θα πρέπει να ακολουθηθεί και στα άλλα ΕΠΠ, καθώς τα παραδείγματα αυτά αποφέρουν τα μεγαλύτερα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη.

Όλα τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συνεργάζονται και να χρησιμοποιούν τη στήριξη που παρέχει η Επιτροπή για την αποτελεσματική υλοποίηση των ΕΠΠ:

φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (SWD (2017) 180), δηλαδή στο σενάριο αναφοράς ΕΕ 2016. Ωστόσο, δεν περιλαμβάνει τα κίνητρα των κρατών μελών για εναλλακτικά καύσιμα. Αναπτύχθηκε από την ICCS-E3M Lab, με χρήση του μοντέλου PRIMES-TREMOVE (το ίδιο που χρησιμοποιήθηκε για το σενάριο αναφοράς ΕΕ 2016).

²⁸ Για τα πλέον φιλόδοξα κράτη μέλη (Αυστρία και Ιρλανδία), η μείωση των εκπομπών NO₂ μπορεί να ανέλθει σε ποσοστό 7-10 % και η μείωση των εκπομπών ΑΣ_{2,5} σε ποσοστό 8-12 % έως το 2030, σε σύγκριση με ένα σενάριο χωρίς ΕΠΠ.

- Η Επιτροπή δημιούργησε το **φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές (Sustainable Transport Forum, STF)**²⁹ με σκοπό να φέρει σε επαφή εκπροσώπους των κρατών μελών, του τομέα των μεταφορών και της κοινωνίας των πολιτών. Οι εργασίες στο πλαίσιο του STF σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/94/ΕΕ έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν την αποτελεσματική υλοποίηση των ΕΠΠ. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να συμμετάσχουν ενεργά στη διαδικασία αυτή. Το αποτέλεσμα των εργασιών του STF θα εξεταστεί στο πλαίσιο της πρώτης **ετήσιας ευρωπαϊκής διάσκεψης για τις καθαρές μεταφορές και τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων**, η οποία θα πραγματοποιηθεί στα τέλη του φθινοπώρου του 2018.
- Το **ευρωπαϊκό φόρουμ για την αειφόρο ναυτιλία (European Sustainable Shipping Forum, ESSF)**³⁰, ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που δημιουργήθηκε το 2013, διαδραματίζει ρόλο παρόμοιο με αυτόν του STF αλλά για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Πρόκειται για μια πλατφόρμα διαρθρωμένου διαλόγου, ανταλλαγής τεχνικών γνώσεων καθώς και συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των ενδιαφερόμενων φορέων της ναυτιλίας, με σκοπό την καλύτερη αντιμετώπιση των προκλήσεων βιωσιμότητας με τις οποίες βρίσκεται αντιμέτωπος ο τομέας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης LNG.
- Υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η Επιτροπή θα συντάξει **μη δεσμευτικό έγγραφο καθοδήγησης για ολόκληρη την ΕΕ σχετικά με τον εφοδιασμό με LNG**. Το έγγραφο αυτό θα συμβάλει στην εναρμόνιση της προσέγγισης που εφαρμόζουν οι αρχές των κρατών μελών ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια των επιχειρήσεων εφοδιασμού με LNG.

Τα κράτη μέλη καλούνται επίσης να λάβουν υπόψη τα εξής:

- Εάν ορισμένα μέτρα στήριξης που περιλαμβάνονται στα ΕΠΠ χαρακτηρίζονται ως «υπό εξέταση» ή «υπό έγκριση», η Επιτροπή παροτρύνει τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν σαφήνεια προβαίνοντας στην άμεση έγκριση ή κατάργησή τους.
- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνήσουν για την ενεργό συμμετοχή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων στην προσαρμογή και την υλοποίηση των ΕΠΠ, με σκοπό να διασφαλιστεί η συγχρονισμένη ανάπτυξη οχημάτων και υποδομών, η ενοποίηση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας και η ευρεία υιοθέτησή τους από τους καταναλωτές.
- Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών θα πρέπει να εντατικοποιηθεί ώστε να εξασφαλιστεί η διασυννοριακή συνέχεια για όλα τα είδη οχημάτων και σκαφών που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.
- Για τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών σε αυτοκινητοδρόμους, υπενθυμίζεται στα κράτη μέλη ότι θα πρέπει να συνυπολογίσουν την ανάγκη για παροχή εναλλακτικών υποδομών στις νέες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Θα πρέπει, από κοινού με τους παρόχους υπηρεσιών, να εξετάσουν τους όρους

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en.

³⁰

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&Lang=EL>

εγκατάστασης και λειτουργίας υποδομών, όπου είναι εφικτό, βάσει των ισχυουσών συμβάσεων.

- Προκειμένου να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των οχημάτων και των σκαφών που κινούνται με LNG, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να ορίσουν ή να επεξεργαστούν σκοπούς και στόχους καθώς και να θεσπίσουν χρηματοδοτικά και μη χρηματοδοτικά μέτρα για την παροχή σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες.
- Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εντείνουν τις προσπάθειές τους για την εξασφάλιση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρικού ανεφοδιασμού ακινητοποιημένων αεροσκαφών, καταργώντας τους φραγμούς της αγοράς που τίθενται σε αυτές τις πηγές παροχής εναλλακτικής ενέργειας και στηρίζοντας την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών.

Η Επιτροπή καλεί **τους κατασκευαστές οχημάτων και σκαφών** να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τη μελλοντική ανάπτυξη οχημάτων και σκαφών, καθώς και σχετικά με τις προβλέψεις της αγοράς.

Βασικές δράσεις

- Τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη υποβάλει τα ΕΠΠ τους καλούνται να το πράξουν το συντομότερο δυνατόν.
- Όπου απαιτείται, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τα ΕΠΠ τους. Η Επιτροπή θα στηρίζει την ανταλλαγή πληροφοριών και την αμοιβαία άντληση διδαγμάτων σχετικά με την υλοποίηση των ΕΠΠ, αρχής γενομένης με μια συζήτηση σε επίπεδο ομάδας εμπειρογνομόνων του STF τον Μάρτιο του 2018 και με ετήσιες διασκέψεις πολιτικής, η πρώτη εκ των οποίων θα πραγματοποιηθεί στα τέλη του φθινοπώρου του 2018.
- Η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους ώστε οι προτεραιότητες των ΕΠΠ να αντικατοπτρίζονται καλύτερα στην κατανομή της χρηματοδότησης έργων από την ΕΕ και στην υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου.
- Τα κράτη μέλη καλούνται να μεριμνήσουν για την ενεργό συμμετοχή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο διαλόγου για τη συζήτηση των προσαρμογών των ΕΠΠ, κατά περίπτωση.

3.2. Επενδυτική στήριξη

Πλήρης αξιοποίηση της προσέγγισης βάσει διαδρόμων δικτύου του ΔΕΔ-Μ

Το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ έχουν ζωτική σημασία για την υλοποίηση των στόχων της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. **Θα πρέπει να γίνει αποτελεσματική χρήση της προσέγγισης του ΔΕΔ-Μ** προκειμένου να δημιουργηθεί ο βασικός κορμός των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την ΕΕ το αργότερο έως το 2025. Η έννοια των διαδρόμων επιτρέπει τον εντοπισμό ελλείψεων από την άποψη της διασυννοριακής κινητικότητας μεγάλων αποστάσεων και τη συμμετοχή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων στον σχεδιασμό και την εκτέλεση των έργων.

Εν προκειμένω, στο παρόν σχέδιο δράσης υπογραμμίζεται η σημασία του να εξασφαλίσουν τα κράτη μέλη **στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ**

έναν ολοκληρωμένο βασικό κορμό υποδομών εναλλακτικών καυσίμων έως το 2025. Οι σχετικές ανάγκες και απαιτήσεις θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη χωροθέτηση και τις σχετικές διαδικασίες αδειοδότησης. Ο εξοπλισμός τουλάχιστον των αστικών κόμβων του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου του ΔΕΔ-Μ με επαρκή αριθμό δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού αναμένεται να τονώσει την εμπιστοσύνη επενδυτών και καταναλωτών. Οι υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού χρειάζονται επίσης ψηφιακές υποδομές για την ανάπτυξη ανοιχτών και διαλειτουργικών υπηρεσιών προς όφελος του καταναλωτή.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διευκολύνει το έργο των σημαντικότερων ενδιαφερόμενων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για ανάπτυξη **εμβληματικών δράσεων στα δίκτυα του ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.** Οι εν λόγω δράσεις θα έχουν ως στόχο την ομαδοποίηση έργων και την κινητοποίηση ευρύτερου φάσματος συμμετεχόντων. Η Επιτροπή σκοπεύει να ανακοινώσει αυτές τις εμβληματικές δράσεις στο πλαίσιο των τρίτων σχεδίων εργασιών για τους διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ έως την άνοιξη του 2018. Η υλοποίηση θα ωφεληθεί από τη συνεργασία μεταξύ των δημόσιων αρχών και άλλων συμμετεχόντων στα φόρουμ για τους διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ. Η ανάπτυξη ικανοτήτων όσον αφορά το δίκτυο του ΔΕΔ-Μ θα λάβει στήριξη με κατάλληλους μηχανισμούς στο πλαίσιο της ΔΣΕ.

Πρέπει να εξεταστούν ορισμένα καίριας σημασίας ζητήματα:

- **Η μεγιστοποίηση των συνεργειών** μεταξύ των μεταφορών, της ενέργειας και των τεχνολογιών επικοινωνίας σε σχέση τόσο με την κινητικότητα μεγάλων αποστάσεων όσο και με την αστική κινητικότητα. Είναι πολύ σημαντικό να ενοποιηθούν η απαλλαγή των μεταφορών και του ενεργειακού εφοδιασμού από ανθρακούχες εκπομπές, τα έξυπνα δίκτυα και οι καινοτόμες λύσεις αποθήκευσης ενέργειας.
- **Θα πρέπει να προαχθούν λύσεις σε επίπεδο στόλων** σε συνδυασμό με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο ΔΕΔ-Μ και στους αστικούς κόμβους του.
- Στους αστικούς κόμβους θα μπορούσε να προαχθεί η **ηλεκτροδότηση των σιδηροδρομικών γραμμών** στις περιπτώσεις όπου αυτό δεν είναι βιώσιμο, θα μπορούσε να αξιολογηθεί η δυνατότητα στροφής από το ντίζελ στο LNG ή το υδρογόνο.
- Οι ιδιωτικοί παράγοντες της αγοράς θα πρέπει να διευρύνουν τις δράσεις που έχουν αναλάβει. Αυτό περιλαμβάνει την **εισαγωγή στην αγορά των φορτηγών που κινούνται με LNG** με λύσεις σε επίπεδο στόλου που θα περιλαμβάνουν σταθμούς ανεφοδιασμού, για τους οποίους το ΔΕΔ-Μ θα μπορούσε να λειτουργήσει ως δοκιμαστικό έδαφος για την κλιμάκωση των λύσεων.
- Με δεδομένη τη **χαμηλή υιοθέτηση από την αγορά σκαφών που κινούνται με LNG** στην ΕΕ, οι φορείς εκμετάλλευσης LNG θα μπορούσαν να ωφεληθούν από την από κοινού προμήθεια σκαφών που κινούνται με LNG, με πιθανή επέκταση των σημείων ανεφοδιασμού με LNG. Οι αρχές θα μπορούσαν επίσης να εξετάσουν το ενδεχόμενο δημιουργίας ζωνών ελέγχου των εκπομπών SO_x σύμφωνα με τη διαδικασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) όπως

προβλέπεται στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, κατά τα οριζόμενα στην οδηγία 2012/33/ΕΕ³¹.

- Στους νέους κινητήρες των **σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας** θα πρέπει να τηρούνται τα νέα όρια ρύπων από το 2019³². Έχει καίρια σημασία η υιοθέτηση της χρήσης κινητήρων που λειτουργούν με LNG. Η ταχεία εγκατάσταση των αναγκαίων υποδομών LNG κατά μήκος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ θα συμβάλει στον στόχο αυτό. Θα πρέπει να εξεταστούν συνέργειες με άλλους τρόπους μεταφορών, για παράδειγμα υποδομές LNG σε θαλάσσιους λιμένες ή για βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες ενθαρρύνονται επίσης **να ενισχύσουν τη χρήση των μέσων στήριξης που παρέχει η πολιτική συνοχής** και, ειδικότερα, των προγραμμάτων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας («Interreg») για να εξασφαλίσουν καλό συντονισμό και συνοχή κατά την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων – όχι μόνο κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ, αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Αύξηση της κλίμακας και του αντίκτυπου της χρηματοδότησης

Η αύξηση της **κλίμακας και του αντίκτυπου της χρηματοδότησης** συνιστά βασική προτεραιότητα. Η στήριξη από την ΕΕ θα πρέπει να οδηγήσει στη μόχλευση πρόσθετης δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης στον βαθμό του εφικτού. Η αξιολόγηση των χρηματοδοτικών αναγκών και των δυνατοτήτων που συνδέονται με την καινοτόμο χρηματοδότηση θα τροφοδοτήσει επίσης με στοιχεία την προετοιμασία του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο μετά το 2020.

Η στήριξη για τα εναλλακτικά καύσιμα αφορά ολοένα περισσότερο την ανάπτυξη λύσεων και δεν περιορίζεται μόνο στην καινοτομία. **Τα δημόσια κονδύλια πρέπει να χρησιμοποιούνται με αποδοτικό τρόπο.** Σε ορισμένες περιπτώσεις, εξακολουθούν να απαιτούνται επιχορηγήσεις προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ιδιαίτερα για διασυνοριακά και υπεραστικά έργα και για λιγότερο ώριμες τεχνολογίες. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η ιδιωτική χρηματοδότηση θα πρέπει να συνδυασθεί με δημόσια επιχορήγηση και στο πλαίσιο αυτό τα έργα θα χρηματοδοτηθούν κυρίως από άλλες πηγές, π.χ. από δημόσιες τράπεζες ή από τον ιδιωτικό τομέα, και η επιχορήγηση θα καλύψει μικρότερο μέρος.

Για τις επενδύσεις απαιτείται βεβαιότητα σε επίπεδο πολιτικής. Με την πρόταση για τα πρότυπα επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για την περίοδο μετά το 2020 σχετικά με τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά³³, η οποία δημοσιεύτηκε παράλληλα με το παρόν σχέδιο δράσης, αντιμετωπίζεται αυτός ο βασικός φραγμός της αγοράς, από κοινού με άλλες προτάσεις πολιτικής, όπως η αναθεώρηση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα³⁴.

Κατά κανόνα, έργα που λαμβάνουν στήριξη μέσω κονδυλίων της ΕΕ θα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις της οδηγίας 2014/94/ΕΕ και να αντικατοπτρίζουν τις

³¹ Οι νέες διατάξεις σχετικά με τα ανώτατα όρια θείου που αναμένεται να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020 θα επηρεάσουν επίσης την υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων, και ιδιαίτερα του LNG. Η Επιτροπή συνιστά να παρασχεθούν υποδομές ανεφοδιασμού με LNG στους λιμένες του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ πριν από το 2025.

³² Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628.

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

προτεραιότητες που ορίζονται στα ΕΠΠ. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει τα ευρήματα της αξιολόγησης των ΕΠΠ ως μέσα τεκμηρίωσης των αποφάσεων χρηματοδότησης στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ), του Ταμείου Συνοχής (ΤΣ) και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ).

Η Επιτροπή θα ξεκινήσει **εκστρατεία προώθησης στα κράτη μέλη** προκειμένου να επανεξετάσει με ολοκληρωμένο τρόπο τις φιλοδοξίες των ΕΠΠ και τις επενδυτικές ανάγκες για την επίτευξη κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και για να αξιολογήσει τις δυνατότητες που προσφέρονται από τα διάφορα χρηματοδοτικά και χρηματοπιστωτικά μέσα της ΕΕ, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των εμβληματικών δράσεων του ΔΕΔ-Μ για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Στις συζητήσεις θα συμμετέχουν όλες οι υπηρεσίες της Επιτροπής που διαχειρίζονται σχετικούς πόρους, καθώς και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και οι εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες, κατά περίπτωση.

Η Επιτροπή θα προτείνει ένα σχέδιο δράσης για βιώσιμη χρηματοδότηση, το οποίο θα προβλέπει την παροχή κινήτρων στους επενδυτές, βελτίωση του νομικού πλαισίου και θα θέτει όρους για την προσέλκυση περισσότερων ιδιωτικών επενδύσεων σε οικολογικά και βιώσιμα έργα.

Η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων αναμένεται ότι θα ωφεληθεί από αυτό το σχέδιο.

Καλύτερη αξιοποίηση της υφιστάμενης στήριξης της ΕΕ

Διατίθεται σημαντική στήριξη για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων δυνάμει διαφόρων χρηματοδοτικών μηχανισμών από τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Με το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη αυξάνονται ολοένα περισσότερο οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και των σχετικών υποδομών³⁵. Το πρόγραμμα «Ορίζων 2020» παρέχει διαρκείς επενδύσεις για την έρευνα και την ανάπτυξη στον τομέα των καθαρών μεταφορών, ο οποίος περιλαμβάνει τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και τα προηγμένα βιοκαύσιμα. Πρωτοβουλίες όπως η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για οικολογικά οχήματα ή η κοινή επιχείρηση για τις κυψέλες καυσίμου και το υδρογόνο εντάσσονται σε αυτή τη στήριξη.

Το κατά προσέγγιση ποσό των επενδύσεων που έχουν κινητοποιηθεί μέχρι στιγμής με επιχορηγήσεις της ΔΣΕ για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις οδικές μεταφορές υπερβαίνει τα 600 εκατ. EUR με τα οποία χρηματοδοτούνται σχεδόν 60 έργα³⁶. Η ΔΣΕ έχει επίσης παράσχει επιχορήγηση ύψους 150 εκατ. EUR περίπου για από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και για τερματικούς σταθμούς LNG και καινοτόμο τεχνολογία για οικολογικότερα σκάφη.

Για την περίοδο 2014-2020, προβλέπεται στήριξη μέσω της **πολιτικής συνοχής** για επενδύσεις στη βιώσιμη κινητικότητα και στις βιώσιμες μεταφορές στο πλαίσιο 209 επιχειρησιακών προγραμμάτων και προγραμμάτων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας, ενώ μέρος της

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_el.

Για παραδείγματα, βλ. SWD(2017) 177 final.

³⁶ Βλ. χάρτες TENtec στη διεύθυνση <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

χρηματοδότησης προορίζεται ειδικά για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Περίπου 70 δισ. EUR έχει προγραμματιστεί να διατεθούν προς στήριξη του τομέα των μεταφορών μέσω του Ταμείου Συνοχής και του ΕΤΠΑ, συμπεριλαμβανομένων 35 δισ. EUR για το ΔΕΔ-Μ και 12 δισ. EUR για πολυτροπική και βιώσιμη αστική κινητικότητα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Αρκετά κράτη μέλη και περιφέρειες αξιοποιούν ήδη αποτελεσματικά τη στήριξη που παρέχεται μέσω της πολιτικής συνοχής προκειμένου να υλοποιήσουν τα ΕΠΠ τους και να προβούν στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Παραδείγματος χάρι, η συγχρηματοδότηση της ΕΕ από το ΤΣ θα συντελέσει στην προμήθεια 177 ηλεκτρικών λεωφορείων με συσσωρευτή στη Βαρσοβία, τη Zielona Góra και τη Świnoujście στην Πολωνία ή στην εγκατάσταση περίπου 150 σταθμών επαναφόρτισης στη Λετονία μέχρι το 2020.

Ο συνδυασμός επιχορηγήσεων και δανείων αποτελεί άριστη ευκαιρία μόχλευσης δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων. Η πρώτη πρόσκληση «ανάμειξης» στο πλαίσιο της ΔΣΕ δρομολογήθηκε το 2017 και παρείχε 150 εκατ. EUR για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων κατά μήκος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ. Δεδομένης της θετικής ανταπόκρισης στην πρόσκληση, η Επιτροπή αποφάσισε **να αυξήσει τον προϋπολογισμό της κατά 350 εκατ. EUR επιπλέον** για προτάσεις που θα υποβληθούν έως την άνοιξη του 2018, προσδοκώντας μόχλευση πρόσθετων επενδύσεων τουλάχιστον 1,75 δισ. EUR..

Η επένδυση αυτή μπορεί να συνδυασθεί με πρόσθετη στήριξη από το χρεωστικό μέσο της ΔΣΕ, από το οποίο διατίθενται έως **450 εκατ. EUR** από μη εκταμιευθέντα έσοδα του προγράμματος **απόθεμα για τους νεοεισερχόμενους (NER 300)** δυνάμει του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, για τη στήριξη καινοτόμων έργων ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα της ενέργειας και των μεταφορών.

Συνεπεία αυτού, διατίθεται πρόσθετη χρηματοδοτική στήριξη από την ΕΕ ύψους έως 800 εκατ. EUR από τη ΔΣΕ και το NER300 σε αυτό το σχέδιο δράσης για επενδύσεις σε υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

Τα πρώτα έργα που έλαβαν στήριξη από το ΕΤΣΕ και τη ΔΣΕ αφορούσαν επενδύσεις σε καθαρότερα λεωφορεία συγκοινωνιών στη Ρίγα, τη Las Palmas, στην Palma de Mallorca και στην περιφέρεια Pas-de-Calais στη βόρειο Γαλλία. Στο πλαίσιο του έργου Bulles στο Pas-de-Calais, η εταιρεία μεταφορών θα προβεί σε αναβάθμιση του στόλου των λεωφορείων της, στρεφόμενη από τα συμβατικά καύσιμα στην υβριδική ενέργεια. Μία γραμμή θα εξυπηρετείται αποκλειστικά από ηλεκτρικά λεωφορεία που θα κινούνται με υδρογόνο.

Η ανάπτυξη καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης, όπως είναι το πρόγραμμα εγγυήσεων για την πράσινη ναυτιλία (Green Shipping Guarantee Programme, GSGP) στηρίζει την ευρωπαϊκή ναυτιλία ώστε να επιταχύνει τις επενδύσεις σε βιώσιμες τεχνολογίες. Στόχος είναι η παροχή εγγυήσεων για επενδύσεις στην πράσινη ναυτιλία ύψους έως και 3 δις. EUR. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη στήριξη επενδύσεων που θα διευκολύνουν π.χ. τη χρήση LNG. Η ΕΤΕπ υλοποιεί το πρόγραμμα βάσει ειδικών ρυθμίσεων με την Επιτροπή. Μέχρι στιγμής, δύο συμφωνίες-πλαίσιο έχουν συναφθεί με εμπορικές τράπεζες στη Γαλλία και στις Κάτω Χώρες.

Ανάπτυξη ικανοτήτων

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρέχει **στήριξη για την ανάπτυξη ικανοτήτων** σε δημόσιες αρχές, εταιρείες και χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Έχει διευρύνει τα οικεία καθεστώτα παροχής τεχνικής βοήθειας, όπως τα JASPERS και ELENA³⁷ και από τη μέχρι τώρα εμπειρία καταδεικνύεται η σημασία αυτής της μορφής ανάπτυξης ικανοτήτων.

Απαιτείται βελτίωση της συνεργασίας και του συντονισμού των έργων προκειμένου να **δημιουργηθεί κατάλληλη σειρά έργων** στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ και πέραν αυτού, τα οποία θα εστιάζονται συγκεκριμένα σε αστικές περιοχές. Η Επιτροπή ενθαρρύνει δημόσιες αρχές, ιδιωτικούς φορείς και αναπτυξιακές και ιδιωτικές τράπεζες να αξιοποιήσουν τις υπάρχουσες δυνατότητες, ιδιαίτερα στο πλαίσιο των εμβληματικών δράσεων του ΔΕΔ-Μ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα στηρίζει **πλατφόρμες ανταλλαγής γνώσεων** σχετικά με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, συμμετέχοντας ενεργά στις εργασίες του φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές (STF).

Βασικές δράσεις

- Ενδιαφερόμενοι φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα καλούνται να οριστικοποιήσουν εμβληματικές δράσεις σχετικά με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ έως τις αρχές του 2018.
- Η Επιτροπή θα διοργανώσει εκστρατείες προώθησης στα κράτη μέλη από τον Νοέμβριο του 2017 προκειμένου να επανεξετάσει με ολοκληρωμένο τρόπο τον βαθμό φιλοδοξίας των ΕΠΠ και τις επενδυτικές ανάγκες για την επίτευξη κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και για να αξιολογήσει τις δυνατότητες που προσφέρουν τα διάφορα χρηματοδοτικά και χρηματοπιστωτικά μέσα της ΕΕ.
- Από κοινού με τη βιομηχανία, οι δημόσιες αρχές καλούνται να επιταχύνουν την ανάπτυξη οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και σχετικών υποδομών στο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων όλων των αστικών κόμβων, με στόχο την κάλυψη έως το 2025 και με ορατό αντίκτυπο της δράσης

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

έως το 2020. Αυτό θα περιληφθεί στα επόμενα σχέδια έργων του ΔΕΔ-Μ.

- Κατασκευαστές, φορείς εκμετάλλευσης υποδομών και δημόσιες αρχές ενθαρρύνονται να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες για υλοποίηση κοινών έργων και για καινοτόμο χρηματοδότηση.
- Η Επιτροπή θα αυξήσει τη χρηματοδοτική της στήριξη σε έως **800 εκατ. EUR** με: i) τη δεύτερη πρόσκληση «ανάμειξης» στο πλαίσιο της ΔΣΕ κατά 350 εκατ. EUR για προτάσεις που θα υποβληθούν έως την άνοιξη του 2018· ii) την ταχεία αξιοποίηση των μη δαπανηθέντων εσόδων του NER300 μέσω των πιστωτικών διευκολύνσεων των ενεργειακών έργων επίδειξης του InnovFin και της ΔΣΕ.

3.3. Διευκόλυνση των δράσεων σε αστικές περιοχές

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες είναι **πρωτοπόρες στη μετάβαση σε κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών**. Σημαντικό μέρος των δημόσιων συμβάσεων αναλαμβάνεται από δημοτικές και τοπικές αρχές. Ωστόσο, και οι πόλεις αντιμετωπίζουν **ιδιαίτερες προκλήσεις**. Οι περιορισμοί ως προς τον χώρο συνεπάγονται ότι οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να εναρμονιστούν με τις ανάγκες για υποδομές άλλων τρόπων μεταφοράς. Δεν έχουν όλοι οι χρήστες τη δυνατότητα να φορτίζουν τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σπίτι τους. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να βρεθούν λύσεις για τα οικιστικά και μη οικιστικά κτίρια ή να συνδυαστούν εγκαταστάσεις φόρτισης με άλλες υποδομές (π.χ. πυλώνες φωτισμού). Επίσης, πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις των υποδομών αργής και ταχείας φόρτισης στο δίκτυο.

Είναι απαραίτητο να διενεργηθούν ολοκληρωμένη ανάλυση αναγκών και σχεδιασμός δράσεων μόχλευσης σε πολιτικό, χρηματοδοτικό και ενημερωτικό πεδίο στο επίπεδο των πόλεων. Πολλές πόλεις έχουν εφαρμόσει **σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας**. Η έννοια αυτή έχει αποδείξει την αξία της όσον αφορά την εξασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ διαφόρων ενδιαφερόμενων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο του σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας. Η Επιτροπή δεσμεύεται να συνεργαστεί με τις πόλεις για την προσαρμογή των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Θα προσπαθήσει επίσης να επανεξετάσει την έννοια των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας συνολικά ώστε να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες για εναλλακτικά καύσιμα και υποδομές και να συζητήσει τις εμπειρίες με τους ενδιαφερόμενους φορείς στο επόμενο φόρουμ για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας το 2018.

Το παρόν σχέδιο δράσης προβλέπει επιπλέον τις ακόλουθες δράσεις:

- Όπου είναι εφικτό, οι τοπικές και περιφερειακές δημόσιες αρχές θα πρέπει να αξιοποιούν ολοένα και περισσότερο τις **δυνατότητες συγχρηματοδότησης από το ΤΣ και το ΕΤΠΑ για τον σκοπό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας**. Έργα σχετικά με εναλλακτικά καύσιμα και υποδομές παρέχουν σημαντικά οφέλη από άποψη ταχείας απορρόφησης από την αγορά και άμεσου αντίκτυπου στην ποιότητα του αέρα στην εκάστοτε περιοχή.
- **Πληροφορίες σχετικά με συστήματα ρύθμισης της πρόσβασης σε αστικές περιοχές** θα πρέπει να καταστούν **περισσότερο διαφανείς**. Αυτό περιλαμβάνει ψηφιακές λύσεις, όπως εφαρμογές, για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την κατάσταση.

- Υποδομές φόρτισης στις πόλεις θα πρέπει να διατίθενται για **όλους τους τύπους οχημάτων**, συμπεριλαμβανομένων λύσεων για τους στόλους οχημάτων συνεπιβατισμού, για τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.
- Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές στο πλαίσιο του **Συμφώνου των Δημάρχων για το Κλίμα και την Ενέργεια της ΕΕ** θα πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες ώστε να συμπεριλάβουν στα οικεία σχέδια για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα μέτρα που θα αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και στην επίτευξη της συλλογικής εκτιμώμενης μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 19 % έως το 2020.
- Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξετάζουν επί του παρόντος την πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων. Οι φιλόδοξες απαιτήσεις για **προετοιμασία καλωδίωσης και σημείων φόρτισης σε μη οικιστικά και οικιστικά κτίρια** που προβλέπονται στο παρόν κείμενο αναμένεται να ενθαρρύνουν ευρύτερη ανάπτυξη σε σχέση με σήμερα.
- Η Επιτροπή θα συνεχίσει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σε κεντρικά φόρουμ, όπως το **Civitas Forum** και η **ευρωπαϊκή σύμπραξη καινοτομίας για τις έξυπνες πόλεις**,³⁸ για την προώθηση ολοκληρωμένων προσεγγίσεων για τις καθαρές μεταφορές και την καθαρή ενέργεια.
- Η Επιτροπή εξετάζει δυνατότητες για την **προώθηση λύσεων σε επίπεδο στόλου** όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης αστικών έργων με εστίαση στα εναλλακτικά καύσιμα στο πλαίσιο του σκέλους καινοτομίας της πρόσκλησης «ανάμειξης» βάσει της ΔΣΕ.

Βασικές δράσεις

- Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει το επόμενο ετήσιο φόρουμ για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας για να συνεργαστεί με τις δημόσιες αρχές για την προσαρμογή των σχεδίων αυτών έως την άνοιξη του 2018.
- Θα εξετάσει επίσης και θα προσαρμόσει, όπου κρίνεται σκόπιμο, τη χρηματοδότηση για εναλλακτικά καύσιμα σε αστικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των λύσεων σε επίπεδο στόλων, έως τα τέλη του 2017.

3.4. Ενίσχυση της υιοθέτησης από τους καταναλωτές

Η υιοθέτηση λύσεων κινητικότητας χαμηλών εκπομπών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποδοχή τους από τους καταναλωτές, η οποία διευκολύνεται από την εύκολη πρόσβαση στις υποδομές και τον οικονομικά προσιτό χαρακτήρα τους. Συνεπώς, η παροχή στους καταναλωτές της δυνατότητας να **μετακινούνται αδιάλειπτα**, όπως έχουν συνηθίσει να κάνουν με τα οχήματα που κινούνται με συμβατικά καύσιμα συνιστά βασική προϋπόθεση.

³⁸ Βλέπε <http://civitas.eu/> και <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απαιτείται **μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων**. Η συνεργασία αυτή αφορά την πρόσβαση σε έγκαιρες και αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα σημείων επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού. Επίσης, σημαντικό αντίκτυπο θα έχουν και οι αδιάλειπτες και διαλειτουργικές υπηρεσίες πληρωμών. Ωστόσο, απαιτούνται πολύ περισσότερες προσπάθειες προκειμένου να καταστούν οι υπηρεσίες αυτές πραγματικότητα σε ολόκληρη την ΕΕ και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και στο εσωτερικό επιμέρους κρατών μελών. Απαιτείται ειδικότερα να σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά τις υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, για την επίτευξη της οποίας αναπτύσσεται αυξανόμενος αριθμός σημείων επαναφόρτισης.

Στο τέλος **όλα τα μέρη των αναγκαίων υποδομών θα πρέπει να συνδέονται ψηφιακά** (δηλ. εξ αποστάσεως και σε πραγματικό χρόνο για τους σταθμούς φόρτισης). Με τον τρόπο αυτό όχι μόνο θα είναι δυνατή η παρακολούθηση του σημείου φόρτισης, αλλά θα παρέχονται επίσης διάφορες επιλογές φόρτισης μέσω της χρήσης έξυπνων τηλεφώνων, καθώς και (μελλοντικές) υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (π.χ. κράτηση) που ενδέχεται να αποτελέσουν επιχειρηματική αιτιολόγηση για τους επενδυτές και τους φορείς εκμετάλλευσης των υποδομών.

Ορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά την πρόσβαση, την ανταλλαγή και την επαναχρησιμοποίηση δεδομένων έχουν ήδη συμφωνηθεί στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών³⁹ και τους συναφείς επόμενους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς, βάσει των οποίων υφιστάμενες πληροφορίες σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα σταθμών επαναφόρτισης πρέπει να παρέχονται μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης. Τα κράτη μέλη, οι αρμόδιες για το οδικό δίκτυο αρχές και οι πάροχοι υπηρεσιών πρέπει τώρα να διασφαλίσουν την ταχεία εφαρμογή των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών⁴⁰ στο πλαίσιο της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις, **εξακολουθούν να μην υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα**, τα οποία θα πρέπει να συγκεντρωθούν και να υποβληθούν σε επεξεργασία στα κράτη μέλη. Η αντιμετώπιση τέτοιου είδους ελλείψεων θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για τις αρχές των κρατών μελών.

Για να δημιουργηθεί, ωστόσο, μια ανοιχτή και ανταγωνιστική αγορά –που θα παρέχει τα βέλτιστα δυνατά αποτελέσματα για τους καταναλωτές– απαιτείται **μεγαλύτερο εύρος προτύπων, μορφοτύπων δεδομένων και πρωτοκόλλων επικοινωνιών υποστηριζόμενων από τη βιομηχανία**. Οι δημόσιοι και οι ιδιωτικοί φορείς της αγοράς έχουν σημειώσει πρόοδο στον τομέα αυτόν στο πλαίσιο του φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές, με αποτέλεσμα τη σύναψη μνημονίου συνεννόησης που περιέχει σημαντικές συστάσεις όσον αφορά τις διαλειτουργικές υπηρεσίες πληρωμών.

Οι εν λόγω συστάσεις περιλαμβάνουν τα εξής:

- Για να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης σε ολόκληρη την ΕΕ, είναι αναγκαία η ταυτοποίηση των παραγόντων

³⁹ Οδηγία 2010/40/ΕΕ.

⁴⁰ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 157 της 23.6.2015.
Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) .../... της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις.

ηλεκτροκίνησης⁴¹. Θα πρέπει συνεπώς να θεσπιστεί σε επίπεδο ΕΕ μια διαδικασία καταχώρισης με βάση διεθνή πρότυπα. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής τα κράτη μέλη θα κληθούν να ορίσουν μια αρχή η οποία θα είναι αρμόδια για την καταχώριση μοναδικών κωδικών ταυτοποίησης της ηλεκτροκίνησης. Η Επιτροπή θα εξετάσει ποιος μηχανισμός (π.χ. η ΔΣΕ) είναι κατάλληλος για να συμβάλει στην οργάνωση της διαδικασίας αυτής. Θα παράσχει στήριξη για τη συγκέντρωση πληροφοριών που λείπουν όσον αφορά την εφαρμογή των προαναφερόμενων κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών. Θα μπορούσε επίσης να εξετάσει την ανάγκη στήριξης της ανάπτυξης διαφόρων λύσεων περιαγωγής.

- Οι καταναλωτές χρειάζονται **αδιάλειπτες, διαλειτουργικές υπηρεσίες πληρωμών της ηλεκτροκίνησης που θα πρέπει να βασίζονται σε πρότυπα ανοιχτά** και ελεύθερα δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και δικαιωμάτων εκμετάλλευσης. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει προσεκτικά τις εξελίξεις στον τομέα αυτό. Θα δρομολογήσει δημόσια διαβούλευση σχετικά με το ζήτημα αυτό πριν από το τέλος του 2017. Εάν επικρατήσει ο κατακερματισμός των υπηρεσιών πληρωμών, θα εξετάσει το ενδεχόμενο νομοθετικής προσέγγισης για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών.
- Η **προβλεψιμότητα των δαπανών** αποτελεί σημαντικό παράγοντα, και συνεπάγεται την πρόσβαση σε διαφανείς, εύκολα κατανοητές και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τις τιμές. Τα τέλη περιαγωγής θα πρέπει να είναι εύλογα και περιορισμένα. Η Επιτροπή αναμένει ότι πέραν των εργασιών μέσω ενός κεντρικού κόμβου που θα διευκολύνει την περιαγωγή, ανταγωνιστικοί μηχανισμοί (π.χ. αλυσίδες συστοιχιών) θα επιτρέψουν στην αγορά να έχει το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί προσεκτικά τις εξελίξεις στην αγορά, και ιδιαιτέρως την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τις τιμές και τα τέλη περιαγωγής, και θα επανεξετάσει την κατάσταση κατά την ετήσια διάσκεψη για τις καθαρές μεταφορές και τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που θα διεξαχθεί στα τέλη του φθινοπώρου του 2018.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συγκεντρώνει στοιχεία από εμπειρογνώμονες και να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών.

Η Επιτροπή συνεργάζεται επίσης με τα κράτη μέλη σχετικά με μια **μεθοδολογία που θα επιτρέπει στους καταναλωτές να προβαίνουν σε σύγκριση των τιμών** των συμβατικών και των εναλλακτικών καυσίμων σε κοινή μονάδα, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να εκτιμούν το συνολικό κόστος της ιδιοκτησίας διαφορετικών τύπων οχημάτων. Θα παράσχει επίσης στήριξη στα κράτη μέλη για την κοινοποίηση των πληροφοριών αυτών μέσω ψηφιακών εργαλείων.

Στην πρόσφατη αξιολόγηση της οδηγίας 1999/94/ΕΚ⁴² σχετικά με τη σήμανση των αυτοκινήτων, με την οποία επιδιώκεται να βελτιωθεί η πληροφόρηση των καταναλωτών για την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂, τονίσθηκε η έλλειψη ειδικών

⁴¹ Π.χ. σημεία φόρτισης, δεξαμενές σημείων φόρτισης και λογαριασμοί τελικών χρηστών της ηλεκτροκίνησης.

⁴² Οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων.

απαιτήσεων για τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, θέμα το οποίο πρέπει να προσεχθεί περισσότερο.

Η Επιτροπή θα στηρίζει επίσης τα κράτη μέλη στη συλλογή δεδομένων σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα πρατηρίων εναλλακτικών καυσίμων⁴³. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να είναι προσβάσιμα στα εθνικά σημεία πρόσβασης που αναφέρονται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ.

Βασικές δράσεις

- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν αρχές για την καταχώριση μοναδικών κωδικών ταυτοποίησης της ηλεκτροκίνησης. Η Επιτροπή θα εξετάσει έναν σχετικό μηχανισμό παροχής στήριξης.
- Η Επιτροπή θα δρομολογήσει δημόσια διαβούλευση σχετικά με την παροχή αδιάλειπτων και διαλειτουργικών υπηρεσιών, με εστίαση στην ηλεκτροκίνηση, ήδη κατά το 2017, και θα παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην αγορά που συνδέονται με την τιμολόγηση της φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.
- Η Επιτροπή θα εκδώσει εκτελεστική πράξη για τη σύγκριση των τιμών των καυσίμων το 2018, η εφαρμογή της οποίας θα προαχθεί περαιτέρω με μέτρα στήριξης.

3.5. Ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας

Η ευρεία υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων θα αυξήσει τη **ζήτηση στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας** το οποίο αντιμετωπίζει ήδη περιορισμούς σε ορισμένες ώρες της ημέρας και σε ορισμένες περιοχές. Προκειμένου να αποφευχθούν περιττές δαπάνες και άσκοπες καθυστερήσεις κατά την υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων λόγω δαπανηρών και χρονοβόρων επενδύσεων στην αναβάθμιση των υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας, η (αργή) φόρτιση των οχημάτων θα πρέπει να πραγματοποιείται κυρίως όταν τα δίκτυα δεν αντιμετωπίζουν περιορισμούς και παράγεται επαρκής ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας.

Η αυξημένη ψηφιοποίηση των υποδομών ήδη διευκολύνει την **έξυπνη διαχείριση του δικτύου**, και, κατ' επέκταση, τη διαχείριση των σημείων φόρτισης. Αυτό καθιστά εφικτή την «έξυπνη φόρτιση»: τη φόρτιση δηλαδή κατά τον χρόνο που είναι πλέον κατάλληλος για το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και με το μικρότερο δυνατό κόστος για τους καταναλωτές. Στο μέλλον, οι συσσωρευτές των ηλεκτρικών οχημάτων θα χρησιμοποιούνται επίσης για λειτουργίες του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας (όχημα προς δίκτυο), βοηθώντας στην εξισορρόπηση του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Τα έσοδα από αυτές τις υπηρεσίες για τους φορείς εκμετάλλευσης δικτύου θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αναχρηματοδότηση του επενδυτικού κόστους των υποδομών, ιδιαίτερα για φόρτιση στον χώρο εργασίας.

Στην πρότασή της για μια οδηγία σχετικά με τους **κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας** (αναδιατύπωση)⁴⁴, που βασίζεται σε διατάξεις της

⁴³ Με βάση μεταξύ άλλων τις εργασίες που εκτελούνται από το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων.

⁴⁴ COM(2016) 864 final της 30.11.2016.

οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση⁴⁵, η Επιτροπή προτείνει ένα συνεκτικό πλαίσιο για την απόκριση ζήτησης που καθιστά δυνατή την έξυπνη φόρτιση, παρέχει στους καταναλωτές κίνητρα ώστε να μην φορτίζουν κατά τις ώρες αιχμής και παρέχει στους διαχειριστές συστημάτων διανομής τη δυνατότητα να διαχειρίζονται ενεργά το δίκτυο. Η ταχεία συμφωνία όσον αφορά την πρόταση αναδιατύπωσης των οδηγιών και η ορθή μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο θα αποτελέσουν, επομένως, προαπαιτούμενο για την έξυπνη φόρτιση και εντέλει για την υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων σε μεγάλη κλίμακα.

Η χρήση **τεχνολογιών και συσκευών αποθήκευσης ενέργειας** (π.χ. επαναχρησιμοποίηση των συσσωρευτών αυτοκινήτου σε κτίρια καθώς και υδρογόνο παραγόμενο από ανανεώσιμες πηγές) θα πρέπει να προαχθεί περισσότερο ως βασική προϋπόθεση για την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Απαιτείται διαφάνεια των τιμών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα αποφεύγονται περιττές αυξήσεις κόστους και τιμών (ηλεκτρικής ενέργειας) λόγω της αναβάθμισης των ηλεκτρικών οχημάτων, μεταξύ άλλων για νοικοκυριά χαμηλότερου εισοδήματος.

Βασικές δράσεις

- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διευκολύνουν στο έπακρο την απόκριση ζήτησης μέσω της ταχείας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των αντίστοιχων διατάξεων της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση και του σχετικού σχεδιασμού της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας, θεσπίζοντας με τον τρόπο αυτό ένα υποστηρικτικό νομοθετικό πλαίσιο για την απόκριση ζήτησης και την έξυπνη φόρτιση.
- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν την ανάπτυξη σημείων φόρτισης και την προετοιμασία καλωδίωσης χώρων στάθμευσης σε οικιστικά και μη οικιστικά κτίρια.
- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν την ανάπτυξη των τεχνολογιών που καθιστούν εφικτή την έξυπνη φόρτιση, όπως οι έξυπνοι μετρητές, και την εφαρμογή των ήδη εγκριθέντων και των επικείμενων προτύπων έξυπνης φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων (π.χ. ISO 15118 και IEC 63110).
- Οι ανάγκες που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση θα ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο του προγραμματισμού του προγράμματος «Ορίζων 2020», καθώς και στο πλαίσιο της διαδικασίας του στρατηγικού σχεδίου ενεργειακών τεχνολογιών (σχέδιο SET) και άλλων φόρουμ ενδιαφερόμενων φορέων.
- Το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές θα αναπτύξει περαιτέρω αναγκαίες συστάσεις για τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής υλοποίησης της ενοποίησης των σταθμών φόρτισης και του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας και για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε ολόκληρη την ΕΕ.

3.6. Ανακύπτοντα ζητήματα

Η χρήση βιώσιμου βιομεθανίου για ανάμειξη με το φυσικό αέριο ή για υποκατάσταση αυτού σε οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο θα πρέπει να αυξηθεί

⁴⁵ COM(2012) 27.

προκειμένου να ενισχυθεί η βιωσιμότητα των οχημάτων που κινούνται με φυσικό αέριο. Οι κατασκευαστές και οι φορείς εκμετάλλευσης θα μπορούσαν να συμφωνήσουν σε φιλόδοξους στόχους ανάμειξης ώστε να παράσχουν βεβαιότητα στην αγορά.

Πέραν της προώθησης της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε αερολιμένες για ακινητοποιημένα αεροσκάφη στο πλαίσιο των ΕΠΠ βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, υπάρχει ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της χρήσης **εναλλακτικών καυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές**. Ένας βασικός τομέας εστίασης θα μπορούσαν να είναι τα βιοκαύσιμα τύπου «drop-in», των οποίων η χρήση και η δυνατότητα παραγωγής παραμένουν περιορισμένες, και, σε βάθος χρόνου, οι απαλλαγμένες από ενώσεις του άνθρακα τεχνολογίες πρόωσης. Είναι επομένως θεμελιώδους σημασίας η ανάληψη πολυμερούς δράσης στον τομέα αυτό. Οι εργασίες του ΔΟΠΑ για την περαιτέρω εναρμόνιση των κανόνων και προτύπων της με εκείνα της ΕΕ όσον αφορά τη βιωσιμότητα των καυσίμων θα συμβάλουν στη δημιουργία καλύτερων όρων στην αγορά.

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει περαιτέρω προσπάθειες για την προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, όπως το υδρογόνο, ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων, σε συνδυασμό με κυψέλες καυσίμων με σκοπό τη διεύρυνση των καθαρών **τεχνολογιών σιδηροδρομικής πρόωσης**. Υπάρχουν επίσης συνέργειες μεταξύ υδρογόνου και LNG στον τομέα των πλωτών μεταφορών, παράλληλα με τα προηγμένα βιοκαύσιμα ως λύσεις τύπου «drop-in» για τον συγκεκριμένο τομέα.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με τη συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή σε ισχύ, η **μετάβαση προς μια σύγχρονη οικονομία με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές πρέπει να επιταχυνθεί**. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ιουνίου του 2017 χαρακτήρισε τη συμφωνία του Παρισιού «καθοριστικό στοιχείο για τον εκσυγχρονισμό της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και οικονομίας».

Η συμφωνία πυροδοτεί ολοένα **εντονότερο παγκόσμιο ανταγωνισμό** για μερίδια αγοράς, τεχνολογία και για τους εγκεφάλους που θα ανακαλύψουν τις μελλοντικές καινοτομίες στον τομέα της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές. Δεν υπάρχουν περιθώρια για εφησυχασμό.

Στο παρόν σχέδιο δράσης περιγράφεται μια σειρά από δράσεις που θα στηρίξουν την ταχύτερη ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην ΕΕ. Αποτελούν μέρος μιας **δέσμης μέτρων πολιτικής για την κινητικότητα που καλύπτουν τα οχήματα, τις υποδομές, το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και τις υπηρεσίες που προορίζονται για τους χρήστες**. Έως το 2025, η ΕΕ θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τον βασικό κορμό των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, παρέχοντας πλήρη κάλυψη στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ.

Η Ευρώπη δεν μπορεί πλέον να λειτουργεί με ένα συνονθύλευμα λύσεων υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, το οποίο ενέχει τον κίνδυνο να αφήσει πίσω ορισμένες περιφέρειες και ορισμένους καταναλωτές. Από την αξιολόγηση των ΕΠΠ στο πλαίσιο της οδηγίας για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων προκύπτει ότι πολλά διδάγματα μπορούν να αντληθούν από τις θετικές εμπειρίες ορισμένων κρατών μελών. Εκείνο που χρειάζεται τώρα για να ενισχυθεί η δράση στον συγκεκριμένο τομέα είναι **σοβαρή διασυννοριακή και διατομεακή συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα**. Πρέπει να αποφευχθεί η περιχαράκωση σε τεχνολογίες και αγορές. Για να αναπτυχθούν οι αγορές, οι υποδομές εναλλακτικών

καυσίμων και οι υπηρεσίες τους πρέπει να είναι ανοιχτές, διαφανείς και διαλειτουργικές. Οι χρήστες πρέπει επίσης να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν ολόκληρο το δίκτυο μεταφορών με ομαλό και εύκολο τρόπο.

Η Επιτροπή δηλώνει έτοιμη να στηρίξει τη διαδικασία αυτή μέσω τόσο μη νομοθετικής όσο και νομοθετικής δράσης όπως επισημαίνεται στο παρόν σχέδιο δράσης. Με τον τρόπο αυτό ο ευρωπαϊκός κλάδος των μεταφορών θα ισχυροποιηθεί και θα γίνει περισσότερο ανταγωνιστικός, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι κανένας καταναλωτής και καμία περιφέρεια δεν μένουν πίσω, ενώ παράλληλα θα ηγηθεί στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.