Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/4104

2025 7 25

KOMISIJOS PRANEŠIMAS

dėl pagal persvarstytą Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą nustatytų dalijimosi su baterijomis susijusiais duomenimis reikalavimų taikymo

(C/2025/4104)

2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/2413 iš dalies pakeista Direktyva (ES) 2018/2001, Reglamentas (ES) 2018/1999 ir Direktyva 98/70/EB, kiek tai susiję su skatinimu naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, ir panaikinta Tarybos direktyva (ES) 2015/652. Šiame Komisijos pranešime daromos nuorodos į naujausią Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos su pakeitimais, padarytais 2023 m., redakciją (toliau – persvarstyta AIE direktyva arba persvarstyta direktyva).

Persvarstytos direktyvos 20a straipsnyje yra nuostatos, kuriomis siekiama palengvinti elektros iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių sistemų integraciją. Konkrečiau, 20a straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje transporto priemonių gamintojams nustatyti reikalavimai realiuoju laiku nemokamai teikti duomenis, susijusius su baterijų būkle, baterijų įkrovos būsena, galios nuostačiu, baterijos talpa ir, kai tikslinga, elektromobilių buvimo vieta. Šie duomenys turi būti nediskriminacinėmis sąlygomis prieinami elektromobilių savininkams ir naudotojams, taip pat jų vardu veikiančioms trečiosioms šalims ([1]). Šios nuostatos perkėlimo į nacionalinę teisę galutinis terminas yra 2025 m. gegužės 21 d.

2024 m. rugsėjo 2 d. buvo paskelbtas Komisijos komunikatas, kuriuo siekiama pateikti valstybėms narėms gaires dėl Direktyvos 20a straipsnio perkėlimo į nacionalinę teisę ir įgyvendinimo ([2]) (toliau – gairės). Šiose gairėse paskelbta, kad „Komisija padės valstybėms narėms įgyvendinti direktyvą pagal šias gaires ir prireikus toliau patikslins dar nestandartizuotus parametrus ir duomenis, palaikydama dialogą, grindžiamą esamais forumais (pvz., Variklinių transporto priemonių darbo grupe, Išmaniosios energetikos ekspertų grupe ir Darniojo transporto forumu), kuriame dalyvaus Komisija, valstybių narių atstovai, atsakingi už energetiką ir transportą, pramonės atstovai ir atitinkami suinteresuotieji subjektai.“ Taip pat pareikšta: „Per šį dialogą gali būti teikiamos rekomendacijos dėl šios nuostatos įgyvendinimo, kuriomis gali būti papildomi teisės aktai ir gairės.“

2024 m. spalio 8 d. Komisija pradėjo paskelbtą dialogą Variklinių transporto priemonių darbo grupėje (angl. MVWG), o tų pačių metų spalio 25 d. ir gruodžio 6 d. surengė du *ad hoc* posėdžius. Variklinių transporto priemonių darbo grupė teikia patarimus Komisijai dėl politikos iniciatyvų ir teisėkūros procedūra priimamų aktų, susijusių su variklinėmis transporto priemonėmis, o ją sudaro valstybių narių institucijų, kitų viešųjų subjektų, ES automobilių sektoriaus skėtinių asociacijų ir federacijų, profesinių sąjungų, pilietinės visuomenės organizacijų ir kitų asociacijų atstovai. Kaip nurodyta gairėse, per dialogą daugiausia dėmesio buvo skirta 20a straipsnio trečios dalies antrai pastraipai, visų pirma atkreipiant dėmesį į duomenų vienetų, kuriais turi dalytis transporto priemonių gamintojai, apibrėžtis ir jų prieinamumo dažnumą, taip pat keitimosi duomenimis sąsają.

Papildydama gaires ir remdamasi dialogo rezultatais Komisija išskiria keletą aplinkybių, į kurias turėtų būti atsižvelgiama įgyvendinant Direktyvos reikalavimus.

Kaip nurodyta gairių 18 puslapyje, į 20a straipsnio 3 dalies antros pastraipos taikymo sritį patenka visų naujų elektromobilių baterijos, naudojamos tiek bateriniuose elektromobiliuose, tiek hibridiniuose elektromobiliuose, kurių kategorija yra L (jeigu baterijos sveria daugiau kaip 25 kg) arba M, N ar O. Tačiau, jei būtų techninių apribojimų, gairėse Komisija nurodė, kad 20a straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nustatyta pareiga taikoma visiems naujiems elektromobilių tipams, kurie pagal Reglamentą (ES) 2018/858 ([3]) patvirtinti nuo 2025 m. gegužės 21 d. Reikėtų patikslinti, kad, jei yra tokių techninių apribojimų, 20a straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nustatyta pareiga taip pat taikoma visoms naujoms transporto priemonėms, kurios buvo patvirtintos pagal Reglamentą (ES) Nr. 168/2013 ([4]) 2025 m. gegužės 21 d., jei jų baterijos sveria daugiau kaip 25 kg.

([1]) Pavyzdžiui, pastatų energetikos sistemų valdytojams, judumo paslaugų teikėjams ir kitiems elektros energijos rinkos dalyviams.

([2]) Komisijos komunikatas „Direktyvos (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, iš dalies pakeistos Direktyva (ES) 2023/2413, 20a straipsnyje pateiktų atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos sektoriaus integravimo nuostatų įgyvendinimo gairės“ (C(2024) 5041 *final*).

([3]) Reglamentas (ES) 2018/858 apima M, N, O kategorijas.

([4]) Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 apima L kategoriją (visų pirma motociklus).

Gairių 26 puslapyje, 3.3.5 skirsnyje „Mainų sąsaja“ nurodyta: „Kitai įkrovimo operacijai prognozuoti ir planuoti duomenys turi būti perduodami radijo bangomis, kad būtų galima tikruoju laiku ir nuotoliniu būdu palaikyti ryšį su trečiosiomis šalimis.“ Remiantis dialogu su suinteresuotosiomis šalimis, prieigą realiuoju laiku galima pasiekti, jeigu transporto priemonių gamintojai per esamus integracijos taškus užtikrintų perdavimo belaidžiu būdu funkcionalumą ([5]). Todėl duomenimis turėtų būti keičiamasi bent jau per transporto priemonių gamintojų serverius ir, kai transporto priemonė yra prijungta prie įkrovimo prieigos, taip pat per bet kurią įkrovimo prieigos ir elektromobilio ryšio sąsają ([6]) (pvz., naudojant elektros linijų ryšį (PLC), eternetą arba „Wi-Fi“ transporto priemonėse, kurios palaiko ISO 15118, taikant esamo standarto ISO 15118 serijos apribojimus).

Kaip nurodyta gairių 3.3.2 skirsnyje „Baterijų duomenų formatas“, įgyvendindamos Sąjungos teisę valstybės narės raginamos suderinti keitimąsi duomenimis visoje Europoje. Komisija primena, kad svarbu pasinaudoti atitinkamais esamais ar būsimais tarptautinių arba Europos standartizacijos organizacijų parengtais standartais, kai jie taps prieinami, nes taip bus užtikrintas tinkamas reikalavimų vykdymas.

Per dialogą padaryta išvada, kad siekiant įgyvendinti 20a straipsnio 3 dalies antros pastraipos nuostatas ([7]) kai kurie standartai yra būtini. Todėl Komisija gali apsvarstyti galimybę pateikti prašymą dėl transporto priemonių gamintojų ir trečiųjų šalių serverių ryšio protokolo standartizacijos. Tai potencialiai būtų galima pasiekti šiuo metu rengiamu standartu IEC 62746 ([8]). Pasinaudojus atitinkamomis taikomomis šio standarto dalimis, kai jos taps prieinamos, būtų užtikrintas tinkamas 20a straipsnio 3 dalies antros pastraipos reikalavimų vykdymas.

Prieš parengiant pirmiau minėtą standartą ir jį pritaikant nuotolinės prieigos sąsajai su transporto priemonių gamintojų serveriais, Komisija ragina transporto priemonių gamintojus parengti naudotojams, savininkams ir jų vardu veikiančioms trečiosioms šalims skirtus dokumentus, kaip jiems nediskriminacinėmis sąlygomis nemokamai gauti duomenų vienetų vertes. Kai naudojama bet kokia kita įkrovimo prieigos ir elektromobilio ryšio sąsaja (pvz., naudojant PLC, eternetą arba „Wi-Fi“ transporto priemonėse, kurios palaiko ISO 15118, taikant esamo standarto ISO 15118 serijos apribojimus), jeigu dokumentai, kuriuose nurodoma, kaip gauti duomenis naudojant šias ryšio sąsajas, nėra standartizuoti, Komisija ragina transporto priemonių gamintojus taip pat sudaryti sąlygas naudotojams, savininkams ir jų vardu veikiančioms trečiosioms šalims nediskriminacinėmis sąlygomis nemokamai gauti duomenų vienetų vertes, kai transporto priemonė yra prijungta prie įkrovimo prieigos.

Gairių 3.3.4 skirsnyje „Prieigos prie baterijų duomenų užtikrinimas realiuoju laiku, nediskriminacinėmis sąlygomis ir nemokamai“ nustatyti skirtingi su elektromobiliais susijusio naudojimo scenarijai. Atsižvelgiant į tai, dialogo metu išskirti trys galimi naudojimo scenarijai. Komisija ragina valstybes nares atsižvelgti į toliau pateiktas rekomendacijas, susijusias su duomenų vienetų, kuriais dalijamasi, apibrėžtimi, vienetais ir prieinamumo dažnumu.

Pirma, kai transporto priemonė juda (t. y. kai yra aktyvi varomoji sistema nepriklausomai nuo to, ar transporto priemonė važiuoja, ar ne), duomenimis turėtų būti dalijamasi belaidžiu būdu, gavus aiškų transporto priemonės naudotojo ir (arba) savininko sutikimą ir suteikus galimybę šį sutikimą lengvai atšaukti ([9]), atsižvelgiant į paskutinę žinomą transporto priemonės buvimo vietą, šiais iš anksto nustatytais laiko intervalais ([10]):

— vardinės talpos ir vardinės baterijos sistemos įtampos duomenimis dalijamasi kaip statiniais vienetais;

— su būkle susiję duomenų tipai turi atspindėti jų vertes, užregistruotas naujausio įkrovimo seanso metu;

([5]) Jis apibrėžiamas kaip bet koks belaidis ryšys siekiant gauti prieigą prie transporto priemonės duomenų, pavyzdžiui, naudojant 4G–5G arba „Bluetooth“ per naudotojo išmanųjį telefoną.

([6]) Kai transporto priemonė yra prijungta prie įkrovimo tinklo, būtina keistis duomenimis ne tik per serverius, bet ir per elektromobilio ir įkrovimo punkto ryšio sąsają, nes kai kuriose požeminėse vietose nuotolinis ryšys gali būti nepasiekiamas arba silpnas, todėl gali būti neįmanoma keistis duomenimis realiuoju laiku.

([7]) Suinteresuotieji subjektai taip pat paragino suderinti 20a straipsnio reikalavimus su tipo patvirtinimo teisės aktais.

([8]) I EC 62746 yra standartų serija, kurią parengė Tarptautinė elektrotechnikos komisija (IEC), siekdama supaprastinti klientų energijos valdymo sistemų ir elektros energijos valdymo sistemų sąveiką. Šia serija siekiama standartizuoti sąsajas ir ryšio protokolus, kad būtų galima geriau reaguoti į paklausą ir integruoti paskirstytuosius energijos išteklius.

([9]) 3.3.3 skirsnis *„Prieiga prie duomenų, suteikiama savininkams, naudotojams ir „jų vardu veikiančioms trečiosioms šalims, kai savininkas ir naudotojas duoda aiškų sutikimą““* [gairių 23–24 puslapiai].

([10]) Dėl tokių praktinių sumetimų kaip duomenų apimtis ir perdavimo sąnaudos būtina apriboti atnaujinimo dažnumą, kai duomenimis dalijamasi per transporto priemonių gamintojų serverius.

— įkrovos būsenos duomenimis dalijamasi, kai tik procentinė dalis pasikeičia vienu procentu (o jei tai neįmanoma – kas minutę);

— kai tikslinga, transporto priemonės buvimo vietos pagal GPS signalą duomenimis dalijamasi kas minutę;

— trimis paskutiniais pirmiau aprašytais su galios nuostačiu susijusių tipų duomenimis dalijamasi taip greitai, kaip techniškai įmanoma.

Kalbant apie duomenų perdavimą, panašiai kaip ir Komunikate dėl stacionarių baterijų minimu atveju ([11]), valstybės narės raginamos taikyti esamas taisykles ir standartus (pvz., IEC 62746–4) ir skatinti geriausią praktiką, kad transporto priemonių gamintojai užtikrintų duomenų, ypač su buvimo vieta susijusių duomenų, perdavimo saugumą. Visų pirma, perduodant su baterijomis susijusius duomenis, asmens duomenų reikia ne visais atvejais.

Antra, kai transporto priemonė yra pastatyta ir prijungta prie įkrovimo prieigos, duomenimis turėtų būti dalijamasi belaidžiu būdu gavus aiškų transporto priemonės naudotojo ir (arba) savininko sutikimą ir suteikus galimybę šį sutikimą lengvai atšaukti ([12]), taip pat per bet kurią elektromobilio ir įkrovimo prieigos ryšio sąsają (pvz., naudojant PLC, kai ryšio seansas yra aktyvus, eternetą arba „Wi-Fi“, transporto priemonėse, kurios palaiko ISO 15118, taikant galiojančio standarto ISO 15118 serijos apribojimus), atsižvelgiant į paskutinę žinomą transporto priemonės buvimo vietą, šiais iš anksto nustatytais laiko intervalais ([13]):

— vardinės talpos ir baterijos įtampos duomenimis dalijamasi kaip statiniais vienetais;

— su būkle susijusių tipų duomenimis dalijamasi, kai tik talpos procentinė dalis pasikeičia vienu procentu (o jei tai neįmanoma – kartą per dieną);

— įkrovos būsenos duomenimis dalijamasi, kai tik procentinė dalis pasikeičia vienu procentu (o jei tai neįmanoma – kas minutę);

— kai tikslinga, transporto priemonės buvimo vietos pagal GPS signalą duomenimis dalijamasi prisijungimo vietoje;

— visais su galios nuostačiu susijusių tipų duomenimis dalijamasi taip greitai, kaip techniškai įmanoma.

Galiausiai, kai transporto priemonė yra pastatyta ir neprijungta prie įkrovimo prieigos, atnaujinimų nereikia, kol transporto priemonėje neįjungtas uždegimo režimas – prieinami duomenys yra paskutinė žinoma transporto priemonės būklė prieš transporto priemonėje išjungiant uždegimo režimą.

Siekdama visoje Europoje suvienodinti dalijimąsi duomenimis, Komisija ragina valstybes nares savo teisės aktuose nurodyti toliau pateiktoje lentelėje nurodytus duomenų tipus. Šioje lentelėje išsamiau paaiškinama informacija, pateikta Komisijos komunikato 3.3.2 skirsnyje „Baterijų duomenų formatas“, atsižvelgiant į minėtą dialogą. Toliau pateiktos lentelės ketvirtame stulpelyje pateikiami standartų pavyzdžiai.

Duomenų vienetas	Susiję duomenų tipai	Statiniai duomenys / dinaminiai duomenys	Susijęs standartas, jei aktualu	Vienetas
Baterijos talpa	**Vardinė talpa** gyvavimo ciklo pradžioje – tai gamintojo nurodyta kontroliuojamomis sąlygomis nustatyta vardinė vertė (pvz., 25 °C, esant pastoviai srovei). Ji atitinka bendrą energijos, kurią galima išgauti iš visiškai įkrautos pagrindinės baterijos nustatytomis sąlygoms, Ah skaičių. Tai lyginamoji talpa, pagal kurią stebimas senėjimo procesas ir susijęs talpos mažėjimas per visą baterijos gyvavimo ciklą.	Statiniai duomenys	ISO 18300:2016(E)	Ah+Wh

([11]) 3.3.5 skirsnis *„Mainų sąsajos“* [gairių 26–27 puslapiai].

([12]) 3.3.3 skirsnis *„Prieiga prie duomenų, suteikiama savininkams, naudotojams ir „jų vardu veikiančioms trečiosioms šalims, kai savininkas ir naudotojas duoda aiškų sutikimą“* [gairių 23–24 puslapiai].

([13]) Dėl tokių praktinių sumetimų kaip duomenų apimtis ir perdavimo sąnaudos būtina apriboti atnaujinimo dažnumą, kai duomenimis dalijamasi per transporto priemonių gamintojų serverius.

Duomenų vienetas	Susiję duomenų tipai	Statiniai duomenys / dinaminiai duomenys	Susijęs standartas, jei aktualu	Vienetas
	Dabartinė talpa ([14]), arba naudingoji baterijos talpa, kuri bėgant laikui mažėja.	Dinaminiai duomenys	Rengiamas prEN 18060 CEN/CENELEC Laikotarpis: apie 2025 m. gegužės mėn.	Ah+Wh
	Vardinė baterijos sistemos įtampa	Statiniai duomenys		V
Būklė	**Talpos mažėjimas:** tai įkrovos, kurią galima išgauti iš baterijos esant vardinei srovei, mažėjimas laikui bėgant ir naudojant bateriją, palyginti su pradine vardine talpa. Jį galima apskaičiuoti pagal vardinę ir dabartinę talpą.	Dinaminiai duomenys	Rengiamas prEN 18060 CEN/CENELEC Laikotarpis: apie 2025 m. gegužės mėn.	%
	SOCE (sertifikuotos energijos būsena), kaip nurodyta BTR 22 / EURO 7, tai yra išmatuota arba transporto priemonėje integruotų sistemų nurodyta naudingoji baterijos energija konkrečiu jos gyvavimo ciklo momentu, išreikšta baterijos sertifikuotos naudingosios energijos procentine dalimi.	Dinaminiai duomenys	Jungtinių Tautų bendrasis techninis reglamentas dėl elektrifikuotų transporto priemonių baterijų patvarumo (BTR Nr. 22)	%
	SOCR (sertifikuoto nuvažiuojamo atstumo būsena), kaip nurodyta BTR 22 / EURO 7, tai yra išmatuotas arba transporto priemonėje integruotų sistemų nurodytas nuvažiuojamas atstumas konkrečiu jos gyvavimo ciklo momentu, išreikštas sertifikuoto nuvažiuojamo atstumo procentine dalimi.	Dinaminiai duomenys	Jungtinių Tautų bendrasis techninis reglamentas dėl elektrifikuotų transporto priemonių baterijų patvarumo (BTR Nr. 22)	%
	Papildomi parametrai ([15]) baterijos būklei išsamiai įvertinti (kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2023/1542): — **Vidinė varža** (omais) – pasipriešinimas elektros srovei elemente ar baterijoje standartinėmis sąlygomis, t. y. elektroninės varžos ir joninės varžos, sudarančių dalį bendros faktinės varžos, atsižvelgiant į indukcines ir talpines savybes, suma. — **Vidinės varžos didėjimas** (%) – baterijos vidinės varžos didėjimas laikui bėgant ir naudojant bateriją, palyginti su pradine vidine varža.	Statiniai duomenys / Dinaminiai duomenys	Rengiamas prEN 18060 CEN/CENELEC Laikotarpis: apie 2025 m. gegužės mėn.	Įvairūs vienetai

([14]) Suinteresuotieji subjektai pabrėžė, kad kartu su vardine talpa turėtų būti naudojama ir dabartinė talpa, apibrėžta rengiamame standarte prEN 18060 CEN/CENELEC.

([15]) Suinteresuotieji subjektai pabrėžė, kad siekiant išsamiai įvertinti baterijos būklę, kuri AIED apibrėžta kaip įkraunamosios baterijos bendros būklės ir jos gebos užtikrinti nustatytas eksploatacines savybes, palyginti su jos pradine būkle, matas, būtina naudoti ne tik būklės procentinę dalį, bet ir papildomus parametrus.

Duomenų vienetas	Susiję duomenų tipai	Statiniai duomenys / dinaminiai duomenys	Susijęs standartas, jei aktualu	Vienetas
	— **Galia** (W) – energijos kiekis, kurį baterija standartinėmis sąlygomis geba tiekti tam tikrą laikotarpį. — **Galios mažėjimas** (%) – galios, kurią gali užtikrinti baterija esant vardinei srovei standartinėmis sąlygomis, mažėjimas bėgant laikui ir naudojant bateriją. — **Energijos apykaitos efektyvumas ir jo mažėjimas** (%) – per iškrovos bandymą baterijos tiekiamos grynosios energijos ir visos energijos, reikalingos pradinei įkrovos būklei atkurti standartiniu įkrovimu, kiekio santykis.			
Įkrovos būsena	Siekiant suderinimo rekomenduojama dalytis dabartinės talpos ([16]), kaip tai apibrėžta ISO 15118-20, (jeigu dabartinė talpa yra pirmiau minėtas dinaminių duomenų vienetas) procentinės dalies nuo 0 iki 100 duomenimis.	Dinaminiai duomenys	Rengiamas naudingosios talpos standartas: prEN 18060. Laikotarpis: apie 2025 m. gegužės mėn.	% + Wh
Buvimo vieta	GPS buvimo vietos duomenys (BDAR reikalavimus atitinkanti metrų skiriamoji geba)	Dinaminiai duomenys	ISO 6709	
Galios nuostatis	**Maksimali transporto priemonės palaikoma įkrovimo / iškrovimo galia / srovė** prisijungus prie įkrovimo prieigos	Dinaminiai duomenys	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 apibūdinama kaip — EVMaximumChargePower — EVMaximumDischargePower	W+A
	Dabartinė įkrovimo / iškrovimo galia / srovė, t. y. transporto priemonės išmatuota dabartinė aktyvioji galia	Dinaminiai duomenys	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 apibūdinama kaip — EVPresentActivePower	W+A
	Galia / srovė, kurią transporto priemonei nurodyta išgauti iš įkrovimo stotelės arba į ją patiekti bet kuriuo momentu ([17])	Dinaminiai duomenys	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 AC-DynamicMode skirsnyje apibūdinama kaip — EVSETargetActivePower	W+A

([16]) Suinteresuotieji subjektai pabrėžė, kad su dabartine (kintama) talpa susijusi įkrovos būsena yra naudingesnė nei su vardine talpa susijusi įkrovos būsena. Be to, tai atitiktų pagal ISO 15118-20 (rengiamą standartą prEN 18060) standartizuotą duomenų tipą.

([17]) Ji priklauso nuo: i) baterijos apribojimų, pvz., transporto priemonės maksimalios priimamosios galios, įkrovos būsenos ir šiluminių apribojimų (pvz., galios sumažinimo baterijai esant beveik visiškai įkrautai arba esant aukštai arba žemai temperatūrai); ii) įkrovimo stotelių apribojimų, nuo kurių priklauso didžiausioji atiduodamoji galia, kurią stotelė gali užtikrinti; iii) elektros tinklo ir aplinkos veiksnių, įskaitant apkrovos valdymą realiuoju laiku, elektros tinklo stabilumo reikalavimus ir vietos taisykles.

Duomenų vienetas	Susiję duomenų tipai	Statiniai duomenys / dinaminiai duomenys	Susijęs standartas, jei aktualu	Vienetas
	Viršutinė ir apatinė šiuo metu nustatyto galios intervalo, kurį siekiant apsaugoti bateriją užtikrins baterijos valdymo sistema arba kiti valdymo blokai, ribos Bendrąsias viršutinę ir apatinę ribas rekomenduojama nustatyti pagal EN 50491-12. Taip nustatomas baterijos valdymo sistemai techniškai įmanomas galios intervalas. Tam tikromis sąlygomis baterijos apsaugos priemonės neleis perduoti arba gauti energijos už šio intervalo ribų.	Dinaminiai duomenys		W
	Viršutinė ir apatinė šiuo metu nustatyto galios intervalo, į kurį apskaičiuojant dabartinį į transporto priemonę integruoto įkrovimo bloko galios nuostatį atsižvelgs transporto priemonės įkrovimo valdymo blokas, ribos Šis intervalas yra priimtino galios nuostačio intervalas atsižvelgiant į optimizavimo arba lankstumo tikslą ([18]). Paprastai jis nustatomas pagal vidinio transporto priemonės įkrovimo valdymo bloko įkrovimo planavimo algoritmą ir priklauso nuo išorinių apribojimų, kuriuos transporto priemonei nustato jos gamintojai trečiųjų šalių (judumo paslaugų teikėjų ir kitų elektros energijos rinkos dalyvių) vardu. Integracijos į pastatų energijos valdymo sistemas atveju šis intervalas atspindės pastato lankstumo tikslus, į kuriuos transporto priemonės įkrovimo valdymo blokas turėtų atsižvelgti.	Dinaminiai duomenys (įrašymas, pranešimai, teikiami pagal poreikį, taip pat jais dalijamasi, kai transporto priemonė juda).	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 energijos perdavimo valdymo grandinės pranešimai apibūdinami kaip — EVMaximumCharge-Power — EVMaximumDischarge-Power	W
	Su turima / įkrautina energija iki kliento nustatytos minimalios įkrovos būsenos susiję duomenys. Jie visų pirma atspindi energijos skirtumą tarp dabartinio transporto priemonės baterijos energijos lygio ir minimalaus galutiniam naudotojui reikalingo baterijoje palaikytino energijos lygio.	Dinaminiai duomenys (taip pat jais dalijamasi, kai transporto priemonė juda)	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 DynamicMode skirsnyje apibūdinama kaip — EVTargetEnergyRequest	Wh

([18]) Kaip nurodyta Direktyvos (ES) 2023/2413 52 konstatuojamojoje dalyje, dalijimasis šiais duomenimis padėtų supaprastinti su elektromobilių integravimu susijusią veiklą ir kurti konkurencingas lankstumo ir balansavimo paslaugas remiantis sukauptais paskirstytaisiais duomenimis. Dalijimasis šiuo duomenų vienetu padėtų integruoti transporto priemones į vietinę energijos valdymo sistemą (per energijos valdymo sistemą arba kliento energijos valdymo priemonę). Pažeidus šį intervalą nebūtų tenkinami lankstumo ar balansavimo paslaugų poreikiai, pvz., tie, kuriuos inicijuoja paskirstytuosius duomenis kaupiantis subjektas arba pastato energijos valdymo sistema.

Duomenų vienetas	Susiję duomenų tipai	Statiniai duomenys / dinaminiai duomenys	Susijęs standartas, jei aktualu	Vienetas
	Su turima / įkrautina energija iki kliento nustatytos maksimalios įkrovos būsenos susiję duomenys. Jie visų pirma atspindi energijos skirtumą tarp dabartinio transporto priemonės baterijos energijos lygio ir maksimalaus energijos lygio, kurį leidžia galutinis naudotojas. Reikėtų vadovautis susijusių ISO 15118-20 duomenų apibrėžčių logika (maksimali, tikslinė, negriežtos viršutinė ir apatinė V2X ribos ir kt.).	Dinaminiai duomenys (taip pat jais dalijamasi, kai transporto priemonė juda)	Pavyzdžiui, ISO 15118-20 DynamicMode skirsnyje apibūdinama kaip — EVMaximumEnergyRequest — EVMaximumV2XEnergyRequest — EVMinimumV2XEnergyRequest	Wh