EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.7.2021.
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Priekšlikums

# EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

## par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

# PASKAIDROJUMA RAKSTS

## 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šis priekšlikums attiecas uz ieceri izveidot jaunu regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Jaunā regula atcels Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[1].

### 1.1. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Mobilitāte un transports ir ļoti svarīgi ikvienam, kas dzīvo Eiropā, un Eiropas ekonomikai kopumā. Personu brīva pārvietošanās un preču brīva aprite pāri Eiropas Savienības iekšējām robežām ir viena no ES un tās vienotā tirgus pamatbrīvībām. Mobilitāte sniedz daudzus sociālekonomiskus ieguvumus Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem, taču tai ir arī arvien lielāka ietekme uz vidi, t. sk. lielāku siltumnīcefekta gāzu emisiju un vietēja mēroga gaisa piesārņojuma izteiksmē, kas ietekmē cilvēku veselību un labjutību.

Komisija 2019. gada decembrī pieņēma paziņojumu par *Eiropas zaļo kursu*[2]. Eiropas zaļais kurss aicina par 90 % samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas transporta nozarē. Mērķis ir panākt, lai ES līdz 2050. gadam kļūtu par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus cenšoties arī sasniegt nulles piesārņojuma ieceri. 2020. gada septembrī Komisija pieņēma priekšlikumu par Eiropas Klimata aktu, kura mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un radīt priekšnosacījumus tam, lai Eiropa līdz 2050. gadam kļūtu klimatneitrāla[3]. Paziņojumā *Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana*[4] ir norādīts, cik svarīga ir holistiska pieeja liela mēroga un vietējas infrastruktūras plānošanā un ka ir atbilstoši jāpaplašina alternatīvo degvielu infrastruktūra, lai atbalstītu pāreju uz gandrīz bezemisiju autoparku līdz 2050. gadam. Padome un Parlaments 2021. gada 21. aprīlī panāca provizorisku politisku vienošanos par Eiropas Klimata aktu.

Komisija 2020. gada decembrī pieņēma paziņojumu par *Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju*[5]. Stratēģija veido pamatu tam, kā ES transporta sistēma var sasniegt šo pārveidi, un nosaka konkrētus atskaites punktus, ar kuru palīdzību nodrošināt transporta sistēmas virzību uz gudru un ilgtspējīgu nākotni. Transporta nozare joprojām lielā mērā ir atkarīga no fosilajām degvielām. Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, peldlīdzekļu un lidmašīnu, kā arī atjaunīgu un mazoglekļa degvielu izmantošanas veicināšana visos transporta veidos ir prioritārs mērķis centienos padarīt visus transporta veidus ilgtspējīgākus.

Atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pastiprinātā ieviešana un izmantošana jāīsteno kopā ar visaptveroša uzlādes un uzpildes infrastruktūras tīkla izveidi atbilstoši ģeogrāfiski taisnīgiem principiem, tādējādi pilnībā nodrošinot mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu plašu izmantošanu visos transporta veidos. Jo īpaši vieglo automobiļu tirgos plašas patērētāju masas uz bezemisiju transportlīdzekļiem pāries tikai tad, kad cilvēki būs droši, ka viņi var uzlādēt vai uzpildīt savus transportlīdzekļus jebkurā vietā ES un tikpat viegli, kā tas pašlaik ir attiecībā uz transportlīdzekļiem, kurus darbina ar tradicionālo degvielu. Ir svarīgi, lai neviens ES reģions vai teritorija netiktu atstāts novārtā un lai, izstrādājot un īstenojot valstu politikas regulējumus, pienācīgi tiktu ņemtas vērā reģionālās atšķirības alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā.

---

1 OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ("direktīva") ir noteikts kopēju pasākumu satvars šādas infrastruktūras ieviešanai ES. Tajā noteikts, ka dalībvalstīm ir jāizveido valstu politikas regulējumi, ar ko izveido alternatīvo degvielu tirgus un nodrošina, ka ir izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu, īpaši, lai nodrošinātu šādu transportlīdzekļu un peldlīdzekļu brīvu pārrobežu kustību *TEN-T* tīklā. Savā nesenajā ziņojumā par to, kā piemērota Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[6], Komisija norādīja uz zināmiem panākumiem direktīvas īstenošanā. Tomēr ir skaidri redzamas arī pašreizējā politikas regulējuma nepilnības: tā kā dalībvalstīm nav detalizētas un saistošas metodoloģijas mērķrādītāju aprēķināšanai un pasākumu pieņemšanai, to mērķrādītāju noteikšanas un atbalsta rīcībpolitiku vērienīgums ievērojami atšķiras. Ziņojumā secināts, ka Eiropas Savienībā nav visaptveroša un pilnīga alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla. Tāpat Eiropas Revīzijas palāta savā īpašajā ziņojumā par uzlādes infrastruktūru norādīja, ka joprojām pastāv šķēršļi ceļošanai pa ES ar elektrotransportlīdzekļiem un ka ir jāpaātrina uzlādes infrastruktūras ieviešana Savienībā[7].

Komisija veica minētās direktīvas *ex post* izvērtējumu[8]. Izvērtējumā konstatēts, ka direktīva nav labi pielāgota 2030. gadam izvirzīto vērienīgāko klimatisko ieceru sasniegšanai. Galvenās problēmas ir saistītas ar to, ka dalībvalstu infrastruktūras plānošanā parasti trūkst vajadzīgā vērienīguma, konsekvences un saskaņotības, kā rezultātā infrastruktūra ir nepietiekama un nevienmērīgi sadalīta. Vēl nav novērstas citas ar fiziskiem savienojumiem saistītas sadarbspējas problēmas, bet jau ir radušās jaunas problēmas saistībā ar komunikācijas standartiem, arī datu apmaiņu starp dažādiem elektromobilitātes ekosistēmas dalībniekiem. Visbeidzot, trūkst pārredzamas informācijas patērētājiem un kopēju maksājumu sistēmu, un tas ierobežo akceptēšanu no lietotāju puses. Bez turpmākas ES rīcības šis sadarbspējīgas, viegli izmantojamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras trūkums, visticamāk, kļūs par šķēršli vajadzīgajai tirgus izaugsmei mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu, peldlīdzekļu un – nākotnē – gaisa kuģu nozarē.

Šis priekšlikums ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" kopējā savstarpēji saistītu rīcībpolitikas iniciatīvu kopuma. Šīs rīcībpolitikas iniciatīvas atbilst darbībām, kas nepieciešamas visās ekonomikas nozarēs, lai papildinātu valstu centienus sasniegt vērienīgākās klimatiskās ieceres 2030. gadam, kas aprakstītas Komisijas 2021. gada darba programmā[9].

Šīs iniciatīvas mērķis ir nodrošināt blīva un plaša alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla pieejamību un izmantojamību visā ES. Visiem alternatīvas degvielas transportlīdzekļu (arī peldlīdzekļu un gaisa kuģu) lietotājiem ir jābūt iespējai viegli pārvietoties Eiropas Savienībā, izmantojot tādu svarīgu infrastruktūru kā automaģistrāles, ostas un lidostas. Konkrētie mērķi ir šādi: i) nodrošināt minimālo infrastruktūru, kas atbalsta alternatīvas degvielas transportlīdzekļu nepieciešamo ieviešanu visos transporta veidos un visās dalībvalstīs, lai sasniegtu ES mērķus klimata jomā; ii) nodrošināt infrastruktūras pilnīgu sadarbspēju un iii) nodrošināt pilnīgu lietotājiem paredzēto informāciju un atbilstošas maksājumu iespējas.

Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķi samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Eiropas Revīzijas palāta (2021): Īpašais ziņojums 05/2021 *Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra: vairāk uzlādes staciju, bet infrastruktūras nevienmērīga ieviešana apgrūtina pārvietošanos pa Eiropas Savienību*.

8 SWD(2021) 637 "Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu izvērtējums".

9 COM(2020) 690 final.

emisijas un izveidotu kopēju ES transporta tirgu, ir vajadzīga pilnīga savienojamība visā mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem paredzētajā Eiropas transporta tīklā un netraucēta tā darbība. Tam savukārt ir vajadzīga pietiekami liela un pilnībā sadarbspējīga pārrobežu infrastruktūra. Šos mērķus var sasniegt tikai ar vienotu Eiropas tiesisko regulējumu. Šī iniciatīva palīdzēs saskaņoti un konsekventi pilnveidot un paplašināt transportlīdzekļu parkus, uzlādes un uzpildes infrastruktūru un lietotājiem paredzēto informāciju un pakalpojumus.

### 1.2. Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

Šī iniciatīva ir saderīga ar pārējām paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" rīcībpolitikas iniciatīvām. Konkrēti, šī iniciatīva papildina: i) regulas, ar ko nosaka $CO_2$ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem[10] un lielas noslodzes transportlīdzekļiem[11], un ii) tiesību akta priekšlikumu par jaunu $CO_2$ emisiju standartu noteikšanu jauniem automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pēc 2020. gada, kas arī ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %"[12]. $CO_2$ emisiju standarti ir spēcīgs stimuls bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanai un tādējādi arī rada pieprasījumu pēc alternatīvo degvielu infrastruktūras. Šī iniciatīva veicinās šo pāreju, nodrošinot, ka ir ieviesta pietiekama publiski pieejama uzlādes un uzpildes infrastruktūra, kas vajadzīga mazas noslodzes un lielas noslodzes ceļu transportlīdzekļiem.

Šī iniciatīva ir arī ciešā sinerģijā ar pārskatīšanu, ko veic attiecībā uz Atjaunīgo energoresursu direktīvu[13], Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (iniciatīva "RefuelEU Aviation")[14] un priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā (iniciatīva "FuelEU Maritime")[15], kurās ir noteikti pienākumi attiecībā uz atjaunīgo un mazoglekļa transporta degvielu piedāvājumu un pieprasījumu. Katrs no šiem instrumentiem veicina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu piedāvājuma vai pieprasījuma palielinājumu vienā vai vairākos transporta veidos.

Attiecībā uz ūdensceļu transportu šī iniciatīva atbilst skaidrajai Eiropas zaļā kursa prasībai noteikt pienākumu, ka dokā esošiem kuģiem jāizmanto krasta elektroenerģija. Tā pilnībā papildina iniciatīvu "FuelEU Maritime", proti, nodrošina, ka ostās tiek ierīkota pietiekama krasta elektroapgāde, lai nodrošinātu elektroenerģiju pie piestātnes esošiem pasažieru kuģiem (arī Ro-Ro pasažieru kuģiem, ātrgaitas pasažieru kuģiem un kruīza kuģiem) un konteinerkuģiem, un apmierina pieprasījumu pēc dekarbonizētām gāzēm (t. i., bioloģiskā sašķidrinātā dabasgāze (*LNG*) un sintētiskās gāzveida degvielas (e-gāze)). Pasažieru kuģu

---

10 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 par $CO_2$ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

11 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par $CO_2$ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

12 COM(2021) 556. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz $CO_2$ emisiju standartu stiprināšanu attiecībā uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saskaņā ar Savienības vērienīgākajām klimatiskajām iecerēm.

13 Direktīva (ES) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam.

15 COM(2021) 562, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par atjaunīgu un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā.

gadījumā dažādām kuģu kategorijām ir atšķirīgi pieprasītās jaudas raksturlielumi, kamēr tie atrodas pie piestātnes, un tas rada atšķirīgas investīciju vajadzības ostā. Tas ir jāapvieno ar ostu atšķirīgajiem darbības parametriem, tostarp izkārtojumu un terminālļiem. Šā iemesla dēļ salīdzinājumā ar iniciatīvu "FuelEU Maritime" papildus tiek nošķirtas vēl divas pasažieru kuģu kategorijas, proti, Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu kategorija un citu pasažieru kuģu, konkrēti, kruīza kuģu, kategorija. Tādējādi kopā ar iniciatīvu "FuelEU Maritime" tas palīdz atrisināt pašreizējo "vistas un olas" jautājumu, proti, ka ļoti zemais kuģu operatoru pieprasījums pēc pieslēguma elektrotīklam, kamēr kuģis ir pie piestātnes, mazināja ostu interesi investēt krasta elektroapgādes infrastruktūrā. Krasta elektroapgādes ierobežotā ieviešana ostās rada risku izjaukt vienlīdzīgu konkurenci starp ostām, īpaši attiecībā uz agrīniem investoriem, jo tādu peldlīdzekļu satiksme, kas nav pieslēdzami krasta elektroapgādei, varētu tikt novirzīta. Tāpēc ir svarīgi noteikt minimālās prasības, kas jūras ostām jāievēro visā *TEN-T* tīklā.

Šī iniciatīva arī papildina iniciatīvu "ReFuelEU Aviation". Tā papildina minētās iniciatīvas virzību uz ilgtspējīgām aviācijas degvielām, kurām lielākoties nav vajadzīga atsevišķa uzpildes infrastruktūra, proti, paredz noteikumus par visu stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi un tādējādi atbalsta aviācijas nozares dekarbonizāciju.

Līdztekus tiesību akta priekšlikumam Komisija pievērsīsies papildu pētniecības un inovācijas darbību nepieciešamībai, konkrēti, izmantojot kopīgi plānoto bezemisiju ūdenstransporta partnerību, ko pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa", kopuzņēmuma "Clean Sky 2" un kopuzņēmuma "Clean Hydrogen" ietvaros ir ierosinājusi tehnoloģiju platforma "Waterborne" un kas darbojas sinerģijā ar šīm divām transporta partnerībām.

Šī iniciatīva ir arī saderīga ar pārskatīto Atjaunīgo energoresursu direktīvu. Tās mērķis ir nodrošināt, ka uzlādes un uzpildes infrastruktūras trūkums nekavē atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vispārēju izvēršanu transporta nozarē, kur tām nepieciešama atsevišķa infrastruktūra. Savienības līmenī nav politikas instrumenta, kas būtu līdzvērtīgs direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un kas līdzīgā veidā spētu nodrošināt publiski pieejamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu visiem transporta veidiem. Šī iniciatīva ir arī cieši saistīta ar gaidāmo priekšlikumu pārskatīt Regulu par pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai[16]. Minētās regulas plānotā pārskatīšana balstīsies uz alternatīvo degvielu infrastruktūru, kas ar atsevišķiem projektiem jau ieviesta *TEN-T* tīkla koridoros, un papildinās to. Konsekventi savstarpēji atsaucoties uz šīs iniciatīvas noteikumiem, regulas pārskatīšana nodrošinās pietiekamu *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla aptvērumu.

Nodrošinot, ka ir izveidota bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem un peldlīdzekļiem nepieciešamā infrastruktūra, šī iniciatīva papildina arī citu paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" iekļauto rīcībpolitikas iniciatīvu kopumu, kas stimulē pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, nosakot cenu signālus, kuri ietver fosilo degvielu klimatiskās un vidiskās eksternalitātes; šajās iniciatīvās ietilpst emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas[17] pārskatīšana un ES Enerģijas nodokļu direktīvas[18] pārskatīšana.

### 1.3. Saskanība ar citām Savienības politikas jomām

Šai iniciatīvai jādarbojas sinerģijā ar Direktīvu par ēku energoefektivitāti[19], kas attiecas uz privāto uzlādes infrastruktūru, proti, jānosaka prasības uzlādes infrastruktūras palielināšanai ēkās. Saikne starp publisko un privāto uzlādes infrastruktūru ir rūpīgi aplūkota ietekmes

16 Regula (ES) Nr. 1315/2013.
17 Direktīva 2003/87/EK.
18 Direktīva 2003/96/EK.
19 Direktīva 2010/31/ES.

novērtējumā, kas pievienots šai rīcībpolitikas iniciatīvai.

Nodrošinot, ka ir izveidota bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem un peldlīdzekļiem nepieciešamā infrastruktūra, šī iniciatīva arī papildinās rīcībpolitiskos centienus ceļu lietošanas maksas noteikšanas jomā, kuru mērķis ir arī stimulēt pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem. Mērķis ir labāk iekļaut fosilo degvielu klimatiskās un vidiskās eksternalitātes, kā paredzēts Eirovinjetes direktīvā[20], kas arī pašlaik tiek pārskatīta.

Vēl viens politikas instruments, kura mērķis ir paātrināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, ir Tīro transportlīdzekļu direktīva[21]. Plašāka infrastruktūras pieejamība un bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ātrāka ienākšana tirgū netieši atvieglos tīro transportlīdzekļu ieviešanu publiskajos autoparkos. Tomēr publiskie autoparki (īpaši autobusu parki) parasti izmanto savus uzlādes un uzpildes punktus, nevis publiski pieejamu infrastruktūru. Mijiedarbība ar direktīvu galvenokārt notiek standartizācijas procesā nolūkā nodrošināt sadarbspēju.

Ūdeņraža un akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu plašāka ieviešana ES autoparkā arī ir svarīga Komisijas ūdeņraža stratēģijas[22] un viedas energosistēmas integrācijas stratēģijas[23] daļa; nepietiekama attiecīgās infrastruktūras pieejamība transportlīdzekļiem šīs ieceres varētu apdraudēt.

Veicinot lielāka skaita bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, šī iniciatīva arī palīdz sasniegt Eiropas zaļajā kursā nosprausto nulles piesārņojuma ieceri, papildinot Euro 6 (vieglajiem automobiļiem un furgoniem)[24] un Euro VI (autobusiem un kravas automobiļiem)[25] piesārņotāju emisiju standartus, kas nosaka emisijas robežvērtības visiem transportlīdzekļiem.

Visbeidzot, šī iniciatīva ir saistīta ar Intelektisko transporta sistēmu direktīvu[26], kuras pārskatīšanas priekšlikumu Komisija plāno iesniegt vēlāk šogad, un tās deleģētajiem aktiem, konkrēti, ar Deleģēto regulu par reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā Savienībā[27]. Ņemot vērā alternatīvo degvielu strauji augošo datu vidi, šajā iniciatīvā ir jānorāda attiecīgie datu veidi, kas jādara pieejami sinerģijā ar vispārējo sistēmu, kura izveidota ar Intelektisko transporta sistēmu direktīvu.

"Apvārsnis Eiropa" ir ES galvenā pētniecības un inovācijas finansēšanas programma[28]. Tā kalpo klimata pārmaiņu novēršanai, palīdz sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus un veicina ES konkurētspēju un izaugsmi. 5. kopas "Klimats, enerģētika un mobilitāte" mērķis ir cīnīties pret klimata pārmaiņām, padarot enerģētikas un transporta nozares klimatam un videi draudzīgākas, efektīvākas un konkurētspējīgākas, viedākas, drošākas un noturīgākas. Eiropas pētniecība un inovācija var vadīt, virzīt un paātrināt transformatīvo Zaļā kursa programmu, nosakot virzienu, izmēģinot un demonstrējot risinājumus, panākot kompromisus un nodrošinot saskaņotu, inovatīvu un uz pierādījumiem balstītu politiku. Partnerībām tādās jomās kā bezemisiju autotransports (*2Zero*), satīklota, sadarbīga un automatizēta mobilitāte (*CCAM*), Eiropas rūpniecisko akumulatoru vērtību ķēde (*Batt4EU*), tīrs ūdeņradis, pāreja uz tīru enerģiju un pilsētvides pārkārtošanās virzīšana uz ilgtspējīgu

---

20 Direktīva 1999/62/EK.
21 Direktīva (ES) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299.
24 Regula (EK) Nr. 715/2007.
25 Regula (EK) Nr. 595/2009.
26 Direktīva 2010/40/ES.
27 Deleģētā regula (ES) 2015/962.
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

nākotni būs svarīga nozīme klimatneitrālas un videi draudzīgas mobilitātes nodrošināšanā. Pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" noteiktais uzdevums "Klimatneitrālas un viedas pilsētas"[29] ir atbalstīt, veicināt un popularizēt 100 Eiropas pilsētas to sistēmiskajā pārejā uz klimatneitralitāti līdz 2030. gadam.

Kohēzijas politikai būs galvenā nozīme attiecībā uz palīdzības sniegšanu visiem reģioniem pārejā uz zaļāku un klimatneitrālu Eiropu. Eiropas Reģionālās attīstības fonds un Kohēzijas fonds ir pieejami nolūkā atbalstīt investīcijas inovācijā un ieviešanā, īpaši mazāk attīstītajās dalībvalstīs un reģionos. Kohēzijas politika piedāvās atbalstu ilgtspējīgai, viedai un noturīgai transporta sistēmai, kas aptvers visus transporta veidus un visus transporta sistēmas līmeņus saskaņā ar konkrētajām prasībām un prioritātēm, kuras noteiktas valstu un reģionālajās programmās.

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

### 2.1. Juridiskais pamats

Lai nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ir noteikta Savienības prerogatīva paredzēt noteikumus attiecībā uz kopējo transporta politiku (VI sadaļa, 90. un 91. pants) un Eiropas komunikāciju tīkliem (XVI sadaļa, 170. un 171. pants). Ievērojot šo tiesisko regulējumu, Savienības rīcība ļauj labāk koordinēt alternatīvo degvielu infrastruktūras vienmērīgu un plašu ieviešanu, nevis paļauties tikai uz dalībvalstīm. Tas atvieglo pārvietošanos pa Savienību ar alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem gan privātām, gan uzņēmumu vajadzībām. Tas arī palīdz novērst to, ka alternatīvo degvielu infrastruktūras trūkums vai nevienmērīga ieviešana kļūst par potenciālu šķērsli iekšējā tirgus izveides pabeigšanai un ka autobūves nozare atturas no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ražošanas.

Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa transporta emisiju samazināšanas mērķus (kā apstiprināts Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā), ir būtiski jāpalielina bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu un peldlīdzekļu skaits. Tas nenotiks, ja netiks ieviests saskaņots un pilnīgs pilnībā sadarbspējīgas alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkls, kas ļautu pārvietoties visā Savienībā ar alternatīvas degvielas transportlīdzekli. Kā atzīmēts pašreizējās direktīvas pieņemšanas laikā, dalībvalstis individuāli nevar pienācīgi paplašināt šādu tīklu; tā vietā ir nepieciešama Savienības iejaukšanās.

### 2.2. Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Šīs iejaukšanās Savienības pievienotā vērtība efektivitātes, lietderības un sinerģijas ziņā ir uzsvērta pašreizējās direktīvas izvērtējumā saistībā ar dalībvalstu iesniegto valstu īstenošanas ziņojumu novērtējumu. Izvērtējums parādīja, ka vienota ES regulējuma izstrāde zināmā mērā ir palīdzējusi izvairīties no sadrumstalotības. Šāds regulējums ir atbalstījis valstu politikas izstrādi alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstībai visās dalībvalstīs un ir atbalstījis vienlīdzīgāku konkurences apstākļu radīšanu nozarē. Veicinot sadarbspēju, attiecīgos tehniskos standartus un nosakot līdzīgos termiņos sasniedzamos mērķrādītājus, Savienības līmeņa rīcība ir nodrošinājusi zināmus izmaksu ietaupījumus un labāku ieguldīto līdzekļu atdevi, proti, veicinājusi apjomradītus ietaupījumus, palīdzējusi izvairīties no darba un resursu dublēšanās un nodrošinājusi finansējumu investīcijām infrastruktūrā. Direktīvas īstenošana (un tās atbalsta darbības) ir veicinājusi sadarbību un

[29] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

informācijas apmaiņu par alternatīvajām degvielām starp attiecīgo nozari un publiskā sektora dalībniekiem. Bez direktīvas šāda sadarbība, visticamāk, nepastāvētu.

Bez Savienības iejaukšanās būtu ļoti maz ticams, ka visās dalībvalstīs varētu attīstīties saskaņots un pilnīgs pilnībā sadarbspējīgas alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkls, kas nodrošina, ka visā Savienībā ir iespējams pārvietoties ar alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem. Tas savukārt ir priekšnosacījums šādu transportlīdzekļu ieviešanai visā Savienībā, kas ir ļoti svarīgi, lai ES sasniegtu vērienīgākās 2030. gada klimatiskās ieceres.

## 2.3. Proporcionalitāte

Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā priekšlikumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi noteikto mērķu sasniegšanai. Visi pasākumi tiek uzskatīti par samērīgiem to ietekmes ziņā, kā uzskatāmi parāda šai iniciatīvai pievienotais ietekmes novērtējums[30]. Ierosinātie pasākumi nosaka saistošākas prasības dalībvalstīm nolūkā nodrošināt, ka Savienībā tiek ieviesta pietiekama publiski pieejama infrastruktūra alternatīvas degvielas transportlīdzekļu uzlādei un uzpildei. Tas ir nepieciešams, lai ES sasniegtu vērienīgākās ieceres 2030. gadam klimata un enerģētikas jomā un sasniegtu vispārējo mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti; minētais mērķis atspoguļojas arī $CO_2$ standartos vieglajiem automobiļiem un furgoniem un šādu transportlīdzekļu pārrobežu savienojamībā *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā.

Pašreizējās direktīvas īstenošanā gūtā pieredze liecina, ka šī pārskatīšana ir vajadzīga. Minētās direktīvas īstenošana noved pie infrastruktūras nevienādas paplašināšanas dalībvalstīs, proti, nepieciešamais blīvais alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkls nerodas. Tas ir pilnībā atspoguļots Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek piemērota Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[31], un ietekmes novērtējumā, kas pievienots šai iniciatīvai. Problēmas būtība un apmērs dalībvalstīs ir līdzīgi, un ir pierādījumi par nepieciešamību nodrošināt alternatīvas degvielas transportlīdzekļu pārrobežu savienojamību Savienībā un šādas rīcības pievienoto vērtību, un tas pienācīgi pamato Savienības rīcību.

Šī iniciatīva rada stabilu un pārredzamu politikas regulējumu, kas palīdzēs izveidot atvērtus un konkurētspējīgus tirgus un tādējādi stimulēs investīcijas visu transporta veidu uzlādes un uzpildes infrastruktūrā. Pamatojoties uz skaidru un pārredzamu mērķrādītāju mehānismu, kas piemērojams visā Savienībā, tā nosaka kopēju minimumu, atbilstoši kuram tirgi var veidot un sākt nodrošināt papildu infrastruktūru, reaģējot uz transportlīdzekļu pieprasījumu tirgos.

## 2.4. Juridiskā instrumenta izvēle

Lai gan ietekmes novērtējumā tika secināts, ka vēlamais politikas risinājums ir direktīva, Komisija izvēlējās ierosināt regulu. Regulas izvēle nodrošina, ka visās dalībvalstīs ātri un saskaņoti tiek izveidots blīvs un plašs pilnībā sadarbspējīgas uzlādes infrastruktūras tīkls. Šāds lēmums ir īpaši pamatots, ņemot vērā to, ka ir ātri un saskaņoti jāīsteno dalībvalsts līmenī noteiktie valsts minimālie ieviešanas mērķrādītāji, kas balstīti uz autoparka apmēru, un *TEN-T* tīklā noteiktie obligātie ar attālumu saistītie mērķrādītāji, jo pirmie ierosinātie mērķrādītāji būs jāsasniedz jau līdz 2025. gadam. Šajā laikposmā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem paredzēta pietiekami blīva un plaša uzlādes un uzpildes infrastruktūras tīkla izveide visā Savienībā vienādā tempā un ar vienādiem nosacījumiem tagad ir ļoti

[30] SWD(2021) 631, "Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES".

[31] COM(2021) 103 final.

svarīga, lai atbalstītu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ļoti nepieciešamo paātrināto ienākšanu tirgū. Lai to panāktu, jau pirms 2025. gada ir jāizplāno un jāizstrādā dalībvalstu plāni un pasākumi mērķrādītāju sasniegšanai. Jauna regula nosaka skaidri saistošus un tieši piemērojamus pienākumus dalībvalstīm valsts līmenī ~~un~~ vienlaikus nodrošina to saskaņotu un savlaicīgu piemērošanu un īstenošanu visā ES. Tas novērš aizkavēšanās un nekonsekvences risku valstu transponēšanas procesos, tādējādi tirgos arī radot skaidrus vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kas palīdzēs uzlādes un uzpildes infrastruktūru izvērst visā Savienībā. Ar regulu tiks izveidots stabilāks pārvaldības mehānisms, kas pārraudzīs dalībvalstu progresu mērķu sasniegšanā un ļaus dalībvalstīm noteikt pareizos stimulus, lai varētu attīstīties konkurētspējīgi uzlādes tirgi. Skaidri termiņi dalībvalstu valsts politikas regulējumu plānošanai un izstrādei nolūkā sasniegt mērķus, stingri uzraudzības un ziņošanas mehānismi, kā arī noteikumi par dalībvalstu veiktiem korektīviem pasākumiem var nodrošināt dalībvalstu centienu efektīvu vispārēju uzraudzību un virzību attiecībā uz mērķu sasniegšanu. Šī iniciatīva nodrošina šādu pieeju.

## 3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

### 3.1. *Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes

*REFIT ex post* izvērtējums apliecināja, ka direktīva ir atbalstījusi rīcībpolitikas un pasākumu izstrādi alternatīvo degvielu infrastruktūras paplašināšanai dalībvalstīs, īpaši pateicoties prasībai izstrādāt valstu politikas regulējumus[32].

Tomēr izvērtējumā ir uzsvērtas arī nepilnības pašreizējā politikas regulējumā. Turklāt direktīvas galvenais mērķis, proti, nodrošināt saskaņotu tirgus attīstību Eiropas Savienībā, nav sasniegts. Nepilnības rodas konkrēti šādās trīs jomās: i) trūkst pilnīga infrastruktūras tīkla, kas ļautu netraucēti pārvietoties visā ES; ii) vajadzīgas papildu kopējas tehniskās specifikācijas, kas nodrošina sadarbspēju, ņemot vērā jaunās tehnoloģijas; un iii) trūkst pilnīgas informācijas lietotājiem, vienotu un viegli lietojamu maksājumu metožu un pilnīgas cenu pārredzamības visā Savienībā.

Izvērtējumā secināts, ka sešus gadus pēc direktīvas pieņemšanas kopējais Eiropas alternatīvo degvielu infrastruktūras tirgus joprojām ir drīzāk agrīnā attīstības posmā, savukārt dažās ES daļās tirgi ir piesātinātāki. Tā kā kopumā ir svarīgi nodrošināt pietiekamu infrastruktūru transportlīdzekļu un peldlīdzekļu nepieciešamajai ienākšanai tirgū, ievērojot vērienīgākās 2030. gada klimatiskās ieceres, direktīvas izvērtējumā ieteikts tiesību aktus saglabāt, taču pārskatīt.

### 3.2. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Ietekmes novērtējuma ietvaros dažādos formātos notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

Sabiedriskā apspriešana par šīs iniciatīvas sākotnējo ietekmes novērtējumu[33] norisinājās no 2020. gada 6. aprīļa līdz 4. maijam. Komisija saņēma 86 atbildes, galvenokārt (61) no uzņēmumiem un uzņēmumu apvienībām. Sākotnējā ietekmes novērtējumā piedalījās arī NVO un iedzīvotāji, kā arī viens pilsētu tīkls.

Komisijas rīkota atklāta sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2020. gada 6. aprīļa līdz

[32] SWD(2021) 637.

[33] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive.

2020. gada 29. jūnijam. Apspriešanā visi sabiedrības locekļi un organizācijas tika aicināti piedalīties gan izvērtējumā, gan ietekmes novērtējumā[34]. Pavisam tika saņemtas 324 atbildes.

Fokusintervijas ar ieinteresētām personām un aptaujas norisinājās no 2020. gada oktobra līdz 2021. gada janvārim: Komisija rīkoja izpētes intervijas ar galveno ieinteresēto personu ES līmeņa pārstāvjiem, īpaši nolūkā noskaidrot un precizēt vispārējo problemātiku un iespējamos politikas risinājumus. Tika veiktas papildu intervijas un tiešsaistes aptaujā iesaistītas attiecīgās ieinteresētās personas, kas pārstāv publiskā sektora iestādes un citas publiskās struktūras (valsts, reģionālās un vietējās iestādes, ES struktūras), nozares pārstāvjus (t. sk. attiecīgās apvienības) un pilsoniskās sabiedrības locekļus (NVO, patērētāju grupas).

No 2020. gada decembra līdz 2021. gada februārim norisinājās mērķorientēta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, ko organizēja konsultants, kurš atbild par ietekmes novērtējuma ārējo atbalsta pētījumu. Apspriešanās ietvēra mērķorientētas aptaujas galveno ieinteresēto personu vidū un fokusintervijas un datu pieprasījumus konkrētu informācijas pieprasījumu vajadzībām, īpaši nolūkā atbalstīt metodoloģijas izstrādi pietiekamas infrastruktūras ieviešanas noteikšanai un iespējamo rīcībpolitisko pasākumu ietekmes novērtēšanai.

### 3.3. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Sagatavojot šo iniciatīvu, Komisija izmantoja direktīvas *ex post* izvērtējumā[35] gūtos konstatējumus. Apspriešanās pasākumu ietvaros ieinteresētās personas sniedza plašu informāciju, kuru papildināja ar datiem, ko tās *ad hoc* sniedz Komisijai. Ietekmes novērtējums lielā mērā pamatojas uz saistīto ārējo atbalsta pētījumu, ko veica konsultants[36]. Komisija arī balstījās uz plašu apspriešanos ar Ilgtspējīga transporta forumu, Komisijas alternatīvo degvielu ekspertu grupu. Apspriešanās ar Ilgtspējīga transporta forumu notika no 2018. gada oktobra līdz 2019. gada novembrim, galveno uzmanību pievēršot problēmām un nākotnes rīcībpolitiskajām vajadzībām alternatīvo degvielu infrastruktūras jomā[37]. Lai sagatavotu ietekmes novērtējuma ziņojumu, kopumā tika izmantots liels tādu informācijas avotu skaits, kas bija izsmeļoši un pārstāvēja dažādas ieinteresēto personu grupas.

### 3.4. Ietekmes novērtējums

Regulējuma kontroles padome 2021. gada 7. aprīlī saņēma ietekmes novērtējuma ziņojuma projektu un 2021. gada 7. maijā sniedza pozitīvu atzinumu. Padome uzskatīja, ka ziņojumu varētu vēl uzlabot, proti: a) labāk aprakstīt atšķirību starp risinājumiem un to saistību ar konstatētajām problēmām un b) papildināt ziņojumu, precizējot, vai paredzamā ietekme izriet no šīs konkrētās iniciatīvas vai no citām rīcībpolitikām, vai no abu minēto pasākumu kombinācijas.

Galīgajā ietekmes novērtējuma ziņojumā ir ietverts visaptverošs apraksts un novērtējums par iniciatīvas pievienoto vērtību un tās saistību ar citām rīcībpolitikas iniciatīvām. Tie atrodami novērtējuma ziņojuma 1.3., 3.3. un 8.1. iedaļā. Politikas risinājumu sīks apraksts ir iekļauts 5. iedaļā, savukārt visu risinājumu ietekmes visaptveroša analīze ir sniegta

---

34 Izvērtējumā sniegtās atbildes tika analizētas ziņojumā par apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kas pievienots izvērtējuma gala ziņojumam.

35 SWD(2021) 637.

36 Galīgais ziņojums, ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums "Ietekmes novērtējums attiecībā uz Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšanu (2014/94/ES)", 2021. gads.

37 Šā pasākuma konstatējumi tika apkopoti Ilgtspējīga transporta foruma 2019. gada novembra plenārsēdes visaptverošā ziņojumā, sk. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

6. iedaļā. Izanalizētos politikas risinājumus var apkopot šādi.

– *Politikas risinājums Nr. 1:* **būtiskas izmaiņas direktīvā**. Valsts mērķrādītāju noteikšana un ziņošana saskaņā ar valsts politikas regulējumu joprojām būtu svarīgs pīlārs, kuru pastiprinātu mazas noslodzes transportlīdzekļu elektrouzlādes punktiem piemērojamie obligātie mērķrādītāji, kas balstīti uz autoparka apmēru. Lielas noslodzes transportlīdzekļiem *TEN-T* tīklā attiecībā uz elektrouzlādes punktiem un ūdeņraža uzpildes punktiem tiktu ieviesti obligāti ar attālumu saistīti mērķrādītāji, tostarp ierobežoti noteikumi par ūdeņraža uzpildi pilsētu mezglos. Obligātie mērķrādītāji tiktu ieviesti arī attiecībā uz stāvošiem gaisa kuģiem un krasta elektroapgādi jūras un iekšējo ūdensceļu ostās. Turklāt nolūkā uzlabot sadarbspēju un lietotāju informēšanu tiktu risināti daži infrastruktūras kvalitātes aspekti.

– *Politikas risinājums Nr. 2:* **vēl būtiskākas izmaiņas direktīvā nekā 1. risinājumā**. Papildus mazas noslodzes transportlīdzekļu elektrouzlādes punktiem piemērojamiem obligātajiem mērķrādītājiem, kas balstīti uz autoparka apmēru, tiktu noteikti ar attālumu saistīti mērķrādītāji attiecībā uz visu ceļu transportlīdzekļu infrastruktūru *TEN-T* tīklā, t. sk. lielas noslodzes transportlīdzekļu infrastruktūru pilsētu tīklos. Šis risinājums ietvertu arī sīkāk izstrādātus noteikumus attiecībā uz ostām un lidostām *TEN-T* tīklā un lielāku maksājumu iespēju, fizisko un komunikācijas standartu un patērētāju tiesību saskaņošanu uzlādes laikā. Tas stiprinātu noteikumus par cenu pārredzamību un citu informāciju lietotājiem, tostarp par uzlādes un uzpildes infrastruktūras fiziskajām norādēm.

– *Politikas risinājums Nr. 3:* **direktīvas nomaiņa ar regulu** (saistošu juridisku instrumentu ziņā vistālejošākais risinājums). Papildus 2. risinājumā noteiktajiem obligātajiem mērķrādītājiem, kas balstās uz autoparka apmēru un attālumu, šis risinājums ietvertu papildu ar atrašanās vietu saistītus mērķrādītājus mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un papildu mērķrādītājus lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šis risinājums arī ietvertu vērienīgas ieceres attiecībā uz ostu infrastruktūru un noteiktu, ka jaunajos ātrās uzlādes punktos maksājumu termināļi kļūtu par vienīgo maksājumu iespēju.

Tā kā 2. risinājums nodrošina vislabāko līdzsvaru starp sasniegtajiem mērķiem un īstenošanas izmaksām, tas tika atzīts par labāko politikas risinājumu. Tomēr 2. politikas risinājumu ir iespējams izteikt arī regulas veidā, kura šajā gadījumā ļauj paātrināt noteikumu īstenošanu. Ietekmes novērtējumā ietverts sīks to regulatīvo pasākumu apraksts, kas iekļauti dažādos politikas risinājumos.

### 3.5. Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

Lai atbalstītu nepieciešamo bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū saskaņā ar paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" vispārējo rīcībpolitisko ieceri un ar to saistītajām rīcībpolitikas iniciatīvām, ir vajadzīgas daudz vērienīgākas rīcībpolitiskās ieceres attiecībā uz pietiekamas un pilnībā sadarbspējīgas uzlādes un uzpildes infrastruktūras nodrošināšanu. Normatīvā atbilstība tiek panākta, nosakot nepieciešamās minimālās prasības publiskā sektora iestādēm un tirgus dalībniekiem. Ar infrastruktūras paplašināšanas atbalstu saistītās lielākās izmaksas publiskā sektora iestādēm, īpaši tajās transporta tīkla daļās, kur pieprasījums ir zems, ir jāskata, ņemot vērā ievērojami pieaugušo lietotāju pieprasījumu un plašās iespējas tirgus izaugsmei. Rīcībpolitikas pārskatīšana politikas paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ietvaros ļaus tirgū ieviest bezemisiju transportlīdzekļus un apkalpot peldlīdzekļus, kam iespējams pieslēgt krasta elektroapgādi.

Ietekmes novērtējumā ir sniegta detalizēta izmaksu un ieguvumu analīze, t. sk. kopsavilkums 3. pielikumā.

Lai gan pārskatīšana palielina vispārējo rīcībpolitisko ieceri, tajā ir iekļauti arī daži svarīgi vienkāršošanas aspekti. Šī vienkāršošana galvenokārt skar uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus. Skaidru un kopīgu minimālo prasību noteikšana vienkāršos to uzņēmējdarbību, jo tiem visās dalībvalstīs būs jāievēro līdzīgas minimālās prasības. Šādas prasības vienkāršos infrastruktūras izmantošanu privātajiem un korporatīvajiem patērētājiem (kuri pašlaik saskaras ar daudzām izmantošanas pieejām) un ļaus uzlabot uzņēmējdarbības pakalpojumu inovāciju. Palielināsies patērētāju uzticēšanās ES mēroga uzlādes un uzpildes infrastruktūras tīkla stabilitātei, un tas veicinās uzlādes un uzpildes punktu vispārējo rentabilitāti un atbalstīs stabilu ekonomisko pamatojumu. Visi tirgus dalībnieki un lietotāju grupas gūs labumu no zemākām informācijas izmaksām un – tirgus dalībnieku gadījumā – zemākām tiesiskās atbilstības nodrošināšanas izmaksām vidējā termiņā, jo infrastruktūras nodrošināšanas prasības saskaņā ar regulu būs labāk saskaņotas. Arī publiskā sektora iestādes var gūt labumu no saskaņota ES mēroga regulējuma, kas vienkāršos koordināciju ar publiskā un privātā sektora dalībniekiem.

Ietekmes novērtējumā netika konstatēta neviena joma, kurā šīs iniciatīvas plānotie noteikumi radītu ievērojamas un nesamērīgas izmaksas MVU salīdzinājumā ar visiem uzņēmumiem. Šī iniciatīva rada ilgtermiņa tirgus noteiktību investīcijām uzlādes un uzpildes infrastruktūrā un veido pamatu atvērto datu ekosistēmas izveidei, ko uzņēmumi var izmantot, lai izstrādātu jaunus tirgus pakalpojumus, no kuriem ieguvēji būs inovatīvi MVU. Iniciatīvai kopumā ir pozitīva ietekme uz to uzņēmumu konkurētspēju, kuri uzstāda un apkalpo uzlādes un uzpildes infrastruktūru, kā arī uz pašas autobūves nozares konkurētspēju. Tas ir tāpēc, ka pietiekamas infrastruktūras nodrošināšana ietekmē bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, kas ir autobūves nozares turpmākās konkurētspējas būtisks aspekts, kā sīkāk paskaidrots ietekmes novērtējumā, kas pamato priekšlikumu par $CO_2$ standartu pārskatīšanu vieglajiem automobiļiem un furgoniem[38].

### 3.6. Pamattiesības

Šis priekšlikums pamattiesības neietekmē.

## 4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Eiropas Savienības budžetu.

## 5. CITI ELEMENTI

### 5.1. Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Pārskatītās regulas īstenošana tiks uzraudzīta, izmantojot ES uzlādes un uzpildes infrastruktūras fiziskās paplašināšanas rādītājus. Lai sekotu ieviešanai, tiks izmantoti labi izstrādāti uzraudzības instrumenti.

Dalībvalstīm būs jāpieņem pārskatīts valsts politikas regulējums alternatīvo degvielu tirgus attīstībai transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras izvēršanai saskaņā ar ierosinātajiem

[38] SWD(2021) 614, Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz $CO_2$ emisiju standartu stiprināšanu attiecībā uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saskaņā ar Savienības vērienīgākajām klimatiskajām iecerēm.

pastiprinātajiem noteikumiem. Tas dalībvalstīm ļaus saskaņotā un konsekventā veidā ziņot Komisijai par īstenošanu. Datu sniegšana dalībvalstu nacionālajiem un kopīgajiem piekļuves punktiem notiks saskaņā ar kopīgi pieņemtiem datu kvalitātes standartiem[39]. Turklāt tiks modernizēts Eiropas Alternatīvo degvielu novērošanas centrs, un tas turpinās apkopot un bieži atjaunināt datus par transportlīdzekļu skaita pieaugumu un infrastruktūras izvēršanu visās dalībvalstīs[40]. Lai uzraudzītu tirgus norises un noteiktu saistītās rīcībpolitiskās vajadzības, Komisija arī turpinās sadarboties ar savu ekspertu grupu – Ilgtspējīga transporta forumu (un specializētajām apakšgrupām).

Lai apzinātu iespējamos trūkumus un noteiktu turpmākās likumdošanas vajadzības saistībā ar jaunajām tehnoloģijām, 2026. gada beigās ir paredzēta regulas pilnīga pārskatīšana. Pārskatu par darbības mērķiem, rādītājiem un datu avotiem skatīt šai iniciatīvai pievienotā dienestu darba dokumenta par ietekmes novērtējumu 9. pielikumā.

### 5.2. Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums

Ar šo priekšlikumu tiek izveidota jauna regula, ar ko atceļ pašreizējo Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Jaunās regulas struktūra ir šāda:

– Regulas 1. pantā ir definēts regulas priekšmets, proti, veiktas konkrētas, bet ne būtiskas izmaiņas attiecībā uz pašreizējās direktīvas priekšmetu.

– Regulas 2. pantā ir iekļauts definīciju saraksts, pamatojoties uz pašreizējās direktīvas definīciju sarakstu un vajadzības gadījumā atbilstoši paplašinot definīcijas, ņemot vērā vispārējās izmaiņas jaunās regulas darbības jomā un noteikumos.

– Regulas 3.–12. pantā ir ietverti noteikumi par konkrētas mazas noslodzes un lielas noslodzes ceļu transportlīdzekļu, peldlīdzekļu un gaisa kuģu uzlādes un uzpildes infrastruktūras paplašināšanu.

– Regulas 3. un 4. pantā ir ietverti noteikumi par to, ka dalībvalstīm savā teritorijā, arī *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā, jānodrošina mazas noslodzes un lielas noslodzes ceļu transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālais pārklājums.

– Regulas 5. pantā ir paredzēti papildu noteikumi uzlādes infrastruktūras lietošanas ērtuma nodrošināšanai. Tas ietver noteikumus par maksājumu iespējām, cenu pārredzamību un patērētāju informēšanu, nediskriminējošu praksi, viedo uzlādi un elektroapgādes norāžu izvietošanas noteikumiem pie uzlādes punktiem.

– Regulas 6. pantā ir ietverti noteikumi par to, ka dalībvalstīm *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā jānodrošina tādu publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu minimālais pārklājums, kas paredzēti lielas un mazas noslodzes transportlīdzekļiem.

– Regulas 7. pantā ir paredzēti papildu noteikumi, kas nodrošina ūdeņraža uzpildes infrastruktūras lietošanas ērtumu, arī nosakot minimālās prasības attiecībā uz maksājumu iespējām, cenu pārredzamību un līgumisko izvēli.

– Regulas 8. pantā ir ietverti noteikumi, kas dalībvalstīm līdz 2025. gada 1. janvārim *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā ir jānodrošina attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu sašķidrinātas dabasgāzes uzpildes punktu minimālo pārklājumu.

---

39 IT izstrādes un iepirkumu izvēles iepriekš apstiprinās Eiropas Komisijas Informācijas tehnoloģiju un kiberdrošības padome.

40 www.eafo.eu.

– Regulas 9. un 10. pantā ir izklāstīti dalībvalstīm adresēti noteikumi par minimālās krasta elektroapgādes nodrošināšanu noteiktiem jūras kuģiem jūras ostās un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem. Pantos arī sīkāk izklāstīti izņēmuma kritēriji attiecībā uz dažām ostām un noteiktas prasības, kas jāizpilda, lai nodrošinātu minimālo krasta elektroapgādi.

– Regulas 11. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina atbilstošs skaits *LNG* uzpildes punktu *TEN-T* jūras ostās un attiecīgās ostas jānorāda savos valstu politikas regulējumos.

– Regulas 12. pants attiecas uz noteikumu minimumu par visu stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostās.

– Regulas 13. pantā no jauna ir formulēti noteikumi par dalībvalstu valsts politikas regulējumiem. Tajā ir paredzēts iteratīvs process starp dalībvalstīm un Komisiju, lai izstrādātu precīzu plānu infrastruktūras izvēršanai un sasniegtu regulā noteiktos mērķrādītājus. Tajā ir iekļauti arī jauni noteikumi par stratēģijas formulēšanu alternatīvo degvielu ieviešanai citos transporta veidos kopā ar galvenajām nozares un reģionālajām/vietējām ieinteresētajām personām. Tas attiektos uz gadījumiem, kad regulā nav noteiktas obligātas prasības, bet vērā būtu jāņem jaunās rīcībpolitiskās vajadzības, kas saistītas ar alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrādi.

– Regulas 14., 15. un 16. pantā ir izklāstīta pārvaldības pieeja. Tā ietver ziņošanas pienākumus interaktīvā procesā ar Komisiju atbilstoši dalībvalstīm adresētajiem noteikumiem par valstu politikas regulējumiem un valstu progresa ziņojumiem. Minētajos pantos arī noteiktas prasības Komisijai ziņot par dalībvalstu valsts politikas regulējumiem un progresa ziņojumiem.

– Regulas 17. pants attiecas uz prasībām par lietotājiem paredzēto informāciju degvielas marķējuma veidā un informācijas prasībām par degvielas cenu salīdzinājumu.

– Regulas 18. pantā ir noteiktas datu sniegšanas prasības, kas publiski pieejamu uzlādes vai uzpildes punktu operatoriem vai īpašniekiem jāievēro attiecībā uz konkrētu statisko un dinamisko datu veidu pieejamību un piekļūstamību, arī par tādas identifikācijas reģistrācijas organizācijas (*IDRO*) izveidi, kas izdos ID kodus. Minētais pants arī pilnvaro Komisiju pieņemt papildu deleģētos aktus, lai vajadzības gadījumā precizētu citus elementus.

– Regulas 19. pantā ir precizēti noteikumi par kopējām tehniskajām specifikācijām, papildinot esošās kopējās tehniskās specifikācijas ar jaunu jomu kopumu, attiecībā uz kurām Komisija būs tiesīga pieņemt jaunus deleģētos aktus. Vajadzības gadījumā to pamatā būs standarti, ko izstrādājušas Eiropas standartizācijas organizācijas (ESO).

– Regulas 20. pants attiecas uz pilnvaru deleģēšanas izmantošanu attiecībā uz noteikumiem par datu sniegšanu un kopējām tehniskajām specifikācijām.

– Regulas 21. pants attiecas uz komiteju procedūras turpināšanu jaunās regulas ietvaros.

– Regulas 22., 23. un 24. pantā ir noteikti šīs regulas pārskatīšanas un spēkā stāšanās nosacījumi.

Priekšlikumam ir pielikumi:

– I pielikumā ir iekļauti sīki izstrādāti noteikumi par dalībvalstu veiktu ziņošanu, kas nodrošina konsekventu un salīdzināmu ziņošanu šīs regulas īstenošanas atbalstam.

– II pielikums attiecas uz to jomu uzskaitījumu, kurās kopējās tehniskās specifikācijas atbilstoši šai regulai attiecas uz iekšējo tirgu vai kurās tās būs jāpieņem saskaņā ar šo regulu, izmantojot deleģētos aktus, jomās, kurās jaunu tehnoloģiju attīstības dēļ ir jānosaka kopējas tehniskās specifikācijas.

– III pielikumā ir noteiktas prasības dalībvalstīm, atbilstoši kurām tiks kategorizēta ziņošana par elektrotransportlīdzekļu un uzlādes infrastruktūras ieviešanu.

– IV pielikumā ir norādīta atbilstības tabula.

2021/0223 (COD)

Priekšlikums

# EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

## par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[1],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES[3] ir noteikts regulējums par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Komisijas paziņojumā par minētās direktīvas piemērošanu[4] norādīts uz uzlādes un uzpildes infrastruktūras nevienmērīgo attīstību visā Savienībā un sadarbspējas un lietošanas ērtuma trūkumu. Tajā norādīts, ka tā kā nav skaidras vienotas metodoloģijas mērķrādītāju noteikšanai un pasākumu pieņemšanai saskaņā ar Direktīvā 2014/94/ES prasītajiem valstu politikas regulējumiem, ir radusies situācija, ka mērķrādītāju noteikšanas un atbalsta rīcībpolitiku vērienīgums dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras.

(2) Dažādos Savienības tiesību instrumentos jau ir noteikti mērķrādītāji attiecībā uz atjaunīgajām degvielām. Piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2018/2001/ES[5] ir noteikts mērķrādītājs, proti, transporta degvielu jomā atjaunīgo energoresursu tirgus daļa 14 %.

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631[6] un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1242[7] jau ir noteikti $CO_2$ emisiju standarti jauniem

---

1 OV C , , . lpp.

2 OV C , , . lpp.

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

4 COM(2020) 789 final.

5 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par $CO_2$ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem

vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kā arī konkrētiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajiem instrumentiem būtu jāpaātrina īpaši bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana un tādējādi jārada pieprasījums pēc uzlādes un uzpildes infrastruktūras.

(4) Iniciatīvām "ReFuelEU Aviation"[8] un "FuelEU Maritime"[9] būtu jāveicina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana aviācijā un jūras transportā. Lai gan degvielas izmantošanas prasības ilgtspējīgu aviācijas degvielu jomā lielā mērā var balstīties uz esošo uzpildes infrastruktūru, ir vajadzīgas investīcijas stāvošu gaisa kuģu elektroapgādes jomā. Iniciatīvā "FuelEU Maritime" ir noteiktas prasības īpaši attiecībā uz krasta elektroenerģijas izmantošanu; tās var izpildīt tikai tad, ja *TEN-T* tīkla ostās krasta elektroapgāde tiek nodrošināta pienācīgā apmērā. Tomēr minētajās iniciatīvās nav noteikumu par vajadzīgo degvielas infrastruktūru, kuri ir priekšnosacījums mērķrādītāju sasniegšanai.

(5) Tāpēc visi transporta veidi būtu jāaplūko vienā instrumentā, kurā būtu jāņem vērā alternatīvo degvielu daudzveidība. Bezemisiju spēka pārvada tehnoloģiju izmantošana dažādos transporta veidos ir dažādos attīstības posmos. Konkrēti, autotransporta nozarē strauji palielinās akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu skaits. Tirgū ir pieejami arī ūdeņraža degvielas elementu ceļu transportlīdzekļi. Turklāt pašlaik dažādos projektos un pirmajos komerciālajos pārvadājumos tiek izmantoti mazāki ūdeņraža un akumulatoru baterijas elektrokuģi un ar ūdeņraža degvielas elementiem darbināmi vilcieni, un turpmākajos gados ir gaidāma to pilnīga komercializācija. Savukārt aviācijas un ūdens transporta nozares joprojām ir atkarīgas no šķidrām un gāzveida degvielām, jo gaidāms, ka bezemisiju un mazemisiju spēka pārvada risinājumi tirgū ienāks tikai ap 2030. gadu un konkrēti aviācijas nozarē pat vēl vēlāk, un pilnīgai komercializācijai būs vajadzīgs laiks. Fosilo gāzveida vai šķidro degvielu izmantošana ir iespējama tikai atbilstoši stabili nostiprinātai skaidrai dekarbonizācijas iecerei, kas atbilst ilgtermiņa mērķim panākt klimatneitralitāti Savienībā, un tāpēc ir jāpalielina tādu atjaunīgo degvielu piemaisīšana vai aizstāšana ar tādām atjaunīgajām degvielām kā biometāns, modernās biodegvielas vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās gāzveida un šķidrās degvielas.

(6) Šādas biodegvielas un sintētiskās degvielas, kas aizstāj dīzeļdegvielu, benzīnu un reaktīvo dzinēju degvielu, var ražot no dažādām izejvielām, un tās var piemaisīt fosilajām degvielām ļoti augstā piemaisījuma attiecībā. Veicot nelielus pielāgojumus, tās var tehniski izmantot pašreizējās transportlīdzekļu tehnoloģijās. Atjaunīgo metanolu var izmantot arī iekšējo ūdensceļu navigācijā un tuvsatiksmes kuģošanā. Sintētiskām un parafīna degvielām ir potenciāls samazināt fosilās degvielas avotu izmantošanu transportlīdzekļu energoapgādē. Visas šīs degvielas var izplatīt, uzglabāt un lietot, izmantojot esošo infrastruktūru vai vajadzības gadījumā tāda paša veida infrastruktūru.

(7) Paredzams, ka sašķidrinātai dabasgāzei (*LNG*) arī turpmāk būs nozīme jūras transportā, kur pašlaik nav pieejamas ekonomiski dzīvotspējīgas bezemisiju spēka

---

transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par $CO_2$ emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

pārvada tehnoloģijas. Paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju norādīts, ka bezemisiju jūras kuģi būs gatavi ienākšanai tirgū līdz 2030. gadam. Ņemot vērā kuģu ilgo darbmūžu, flotes pārveidošanai būtu jānotiek pakāpeniski. Atšķirībā no jūras transporta iekšējos ūdensceļos, kur parasti izmanto mazākus peldlīdzekļus un attālumi ir īsāki, bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijām, piemēram, ūdeņraža un elektroenerģijas tehnoloģijām, būtu ātrāk jāienāk tirgū. Gaidāms, ka *LNG* šajā nozarē vairs nebūs būtiska nozīme. Transporta degvielas, piemēram, *LNG*, arvien vairāk ir jādekarbonizē, piemēram, piemaisot sašķidrinātu biometānu (bio-*LNG*) vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās gāzveida e-degvielas (e-gāzi) vai aizstājot ar tām. Minētās dekarbonizētās degvielas var izmantot tajā pašā infrastruktūrā, kurā izmanto gāzveida fosilās degvielas, tādējādi ļaujot pakāpeniski pāriet uz dekarbonizētām degvielām.

(8) Lielas noslodzes autotransporta nozarē *LNG* kravas automobiļi ir pilnībā gatavi ienākšanai tirgū. No vienas puses, kopīgie scenāriji, kas ir Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas un klimata mērķrādītāja plāna pamatā, kā arī pārskatītie "Gatavi mērķrādītājam 55 %" modelēšanas scenāriji liecina, ka gāzveida degvielām, kas arvien vairāk tiks dekarbonizētas, lielas noslodzes autotransporta jomā, īpaši tālsatiksmes segmentā, ir neliela nozīme. Turklāt gaidāms, ka *LPG* un *CNG* transportlīdzekļi, kuriem visā Savienībā jau ir pietiekams infrastruktūras tīkls, pakāpeniski tiks aizstāti ar bezemisiju transmisijām, un tāpēc, lai novērstu atlikušos trūkumus galvenajos tīklos, ir vajadzīga tikai ierobežota mērķtiecīga rīcībpolitika *LNG* infrastruktūras ieviešanai, kas vienlīdz var nodrošināt dekarbonizētas degvielas.

(9) Mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana Savienībā ir bijusi nevienmērīga. Ja infrastruktūras nevienmērīgais sadalījums saglabātos, tiktu apdraudēta šādu transportlīdzekļu ienākšana tirgū, ierobežojot savienojamību Savienības mērogā. Ja saglabāsies rīcībpolitisko ieceru un pieeju atšķirības valstu līmenī, netiks nodrošināta ilgtermiņa noteiktība, kas vajadzīga būtiskām tirgus investīcijām. Tāpēc dalībvalstīm valsts līmenī piemērojamiem obligātiem minimālajiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina politiskās vadlīnijas un jāpapildina valstu politikas regulējumi. Šajā pieejā būtu jāapvieno valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, ar Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ar attālumu saistītiem mērķrādītājiem. Valstu mērķrādītājiem, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānodrošina, ka transportlīdzekļu skaita pieaugums katrā dalībvalstī tiek saskaņots ar pietiekamas publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešanu. *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka Savienības galvenos autoceļu tīklus pilnībā nosedz elektrouzlādes punkti, kas tādējādi nodrošina vieglu un netraucētu pārvietošanos visā Savienībā.

(10) Valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānosaka, pamatojoties uz reģistrēto elektrotransportlīdzekļu kopējo skaitu attiecīgajā dalībvalstī, ievērojot vienotu metodoloģiju, kas ņem vērā tehnoloģiju attīstību, piemēram, elektrotransportlīdzekļu lielāku braukšanas attālumu vai to ātrās uzlādes punktu īpatsvara palielināšanos tirgū, kuros katrā uzlādes punktā var uzlādēt lielāku transportlīdzekļu skaitu nekā parastās jaudas uzlādes punktā. Metodoloģijā jāņem vērā arī akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu dažādie uzlādes veidi. Metodoloģijai, ar kuru nosaka valsts mērķrādītājus, kas balstās uz autoparka apmēru, pamatojoties uz publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras kopējo maksimālo izejas jaudu, būtu jānodrošina elastība dažādu uzlādes tehnoloģiju ieviešanā dalībvalstīs.

(11) Īstenošanai dalībvalstīs būtu jānodrošina, ka tiek uzstādīts pietiekams skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, īpaši sabiedriskā transporta stacijās, piemēram, ostas

pasažieru terminālos, lidostās vai dzelzceļa stacijās. Lai palielinātu patērētāju ērtības, īpaši *TEN-T* tīklā, būtu jāizmanto arī pietiekams skaits mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu, tādējādi nodrošinot pilnīgu pārrobežu savienojamību un ļaujot elektrotransportlīdzekļiem pārvietoties visā Savienībā.

(12) Elektrotransportlīdzekļu īpašniekiem plaši būtu jāizmanto uzlādes punkti savā īpašumā vai dzīvojamo un nedzīvojamo ēku koplietošanas autostāvvietās. Lai gan kabeļkanālu infrastruktūras un uzlādes punktu ieviešanu minētajās ēkās reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES[10], dalībvalstīm, plānojot publiski pieejamu uzlādes punktu ieviešanu, būtu jāņem vērā šādas privātās infrastruktūras pieejamība.

(13) Lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem ir vajadzīga pilnīgi citāda uzlādes infrastruktūra nekā mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr publiski pieejama infrastruktūra lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem Savienībā pašlaik nav pieejama gandrīz nekur. Kombinētai pieejai, kas ietver *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītus mērķrādītājus, mērķrādītājus attiecībā uz infrastruktūru uzlādei naktī un mērķrādītājus attiecībā uz pilsētu mezgliem, būtu jānodrošina, ka visā Savienībā tiek izveidots pietiekams lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēts publiski pieejamas infrastruktūras pārklājums, kas atbalstītu lielas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu gaidāmo ienākšanu tirgū.

(14) Lai nodrošinātu pilnīgu savienojamību visā Savienībā, *TEN-T* tīklā būtu jāievieš arī pietiekams skaits lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu. Minētajai infrastruktūrai vajadzētu būt pietiekamai izejas jaudai, lai transportlīdzekli varētu uzlādēt likumā noteiktajā transportlīdzekļa vadīšanas pārtraukuma laikā. Lai īpaši atbalstītu tālsatiksmes sektora elektrifikāciju, lielas noslodzes transportlīdzekļiem vajadzētu būt iespējai papildus tīkla ātrās uzlādes punktiem visā galvenajā transporta tīklā izmantot publiski pieejamu infrastruktūru uzlādei naktī.

(15) Uzlādes infrastruktūra *TEN-T* tīklā būtu jāpapildina ar publiski pieejamu ātrās uzlādes infrastruktūru pilsētu mezglos. Minētā infrastruktūra ir īpaši vajadzīga, lai nodrošinātu piegādes kravas automobiļu uzlādes iespējas un tālsatiksmes kravas automobiļu uzlādi galamērķī, savukārt valsts mērķrādītājam, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes punkti jānodrošina arī pilsētu teritorijās.

(16) Uzlādes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga privātās vietās, piemēram, privātās noliktavās un loģistikas centros, lai nodrošinātu uzlādi naktī un galamērķī. Publiskā sektora iestādēm saistībā ar pārskatīto valstu politikas regulējumu ieviešanu būtu jāveic pasākumi, kas nodrošinātu, ka ir paredzēta atbilstoša infrastruktūra šādai uzlādei naktī un galamērķī.

(17) Publiski pieejami uzlādes vai uzpildes punkti ir, piemēram, publiski pieejami privāti uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas publiskos vai privātos īpašumos, arī publiskas autostāvvietas vai lielveikalu autostāvvietas. Uzlādes vai uzpildes punkts, kas atrodas privātā īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, būtu jāuzskata par publiski pieejamu arī gadījumos, kad piekļuve ir ierobežota konkrētai vispārējai lietotāju grupai, piemēram, klientiem. Automobiļu koplietošanas shēmu uzlādes vai uzpildes punkti būtu jāuzskata par publiski pieejamiem tikai tad, ja tie skaidri atļauj piekļuvi

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES (2010. gada 19. maijs) par ēku energoefektivitāti (OV L 153, 18.6.2010., 13. lpp.).

trešo personu lietotājiem. Uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas privātos īpašumos un kam var piekļūt tikai ierobežots noteiktu personu loks, piemēram, autostāvvietas biroju ēkās, kurām var piekļūt tikai darbinieki vai pilnvarotas personas, nebūtu jāuzskata par publiski pieejamiem uzlādes vai uzpildes punktiem.

(18) Uzlādes stacija ir elektrotransportlīdzekļu uzlādei paredzēta atsevišķa fiziska iekārta. Katrai stacijai ir teorētiskā maksimālā izejas jauda, kas izteikta kW. Katrā stacijā ir vismaz viens uzlādes punkts, kurā vienlaikus var apkalpot tikai vienu transportlīdzekli. To transportlīdzekļu skaits, kurus stacijā var uzlādēt konkrētā laikā, ir atkarīgs no uzlādes punktu skaita attiecīgajā uzlādes stacijā. Ja konkrētajā laikā minētajā uzlādes stacijā tiek uzlādēts vairāk nekā viens transportlīdzeklis, maksimālā izejas jauda pa dažādiem uzlādes punktiem jāsadala tā, lai katram atsevišķam uzlādes punktam nodrošinātā jauda būtu mazāka nekā šīs stacijas izejas jauda. Uzlādes parku veido viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā, tostarp, attiecīgā gadījumā, tām blakus esošās īpašās stāvvietas. Lai sasniegtu šajā regulā noteiktos mērķrādītājus attiecībā uz uzlādes parkiem, minimālo izejas jaudu, kas vajadzīga minētajiem uzlādes parkiem, varētu nodrošināt viena vai vairākas uzlādes stacijas.

(19) Iespēja izstrādāt progresīvus digitālos pakalpojumus, arī līgumiska maksājuma risinājumus, un nodrošināt pārredzamu informāciju lietotājiem ar digitāliem līdzekļiem ir atkarīga no tādu digitāli savienotu un viedās uzlādes punktu ieviešanas, kas atbalsta digitāli savienotas un sadarbspējīgas infrastruktūras izveidi[11]. Šādiem viedās uzlādes punktiem būtu jāietver tādu fizisku īpašību un tehnisko specifikāciju kopums (aparatūra un programmatūra), kas vajadzīgas, lai reāllaikā nosūtītu un saņemtu datus, nodrošinot informācijas plūsmu starp tirgus dalībniekiem, kam šie dati vajadzīgi nolūkā sniegt uzlādes pakalpojumus, t. sk. uzlādes punkta operatori, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji, e-viesabonēšanas platformas, sadales sistēmu operatori un, visbeidzot, galapatērētāji.

(20) Viedās uzskaites sistēmas, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/944[12], ļauj sagatavot reāllaika datus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu tīkla stabilitāti un mudinātu uzlādes pakalpojumus izmantot racionāli. Nodrošinot enerģijas uzskaiti reāllaikā un precīzu un pārredzamu informāciju par izmaksām, tās kopā ar viedās uzlādes punktiem mudina uzlādi veikt laikā, kad vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas ir mazs un enerģijas cenas ir zemas. Viedās uzskaites sistēmu izmantošana apvienojumā ar viedās uzlādes punktiem var optimizēt uzlādi, sniedzot labumu elektroenerģijas sistēmai un galalietotājam. Dalībvalstīm būtu jāveicina viedās uzskaites sistēmu izmantošana elektrotransportlīdzekļu uzlādei publiski pieejamās uzlādes stacijās, ja tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatots, un jānodrošina, ka šīs sistēmas atbilst Direktīvas (ES) 2019/444 20. pantā noteiktajām prasībām.

(21) Pieaugošais elektrotransportlīdzekļu skaits autotransporta, dzelzceļa, jūras un citos transporta veidos liecina par to, ka uzlādes operācijas ir jāoptimizē un jāpārvalda tā, lai neradītu sastrēgumus un pilnībā izmantotu atjaunīgās elektroenerģijas pieejamību un tās zemās cenas sistēmā. Jo īpaši viedā uzlāde var vēl vairāk veicināt elektrotransportlīdzekļu integrāciju elektroenerģijas sistēmā, jo tā nodrošina pieprasījumreakciju ar agregēšanas starpniecību un uz cenu balstītu pieprasījumreakciju. Sistēmas integrāciju var vēl vairāk veicināt, izmantojot

[11] Saskaņā ar principiem, kas noteikti paziņojumā "Eiropas sadarbspējas satvars – īstenošanas stratēģija" (COM(2017) 0134 final).

[12] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/944 (2019. gada 5. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES (OV L 158, 14.6.2019., 125. lpp.).

divvirzienu uzlādi (transportlīdzeklis–tīkls). Tāpēc visiem parastās jaudas uzlādes punktiem, kuros transportlīdzekļi parasti tiek novietoti stāvēšanai ilgākā laikposmā, būtu jāatbalsta viedā uzlāde.

(22) Elektrotransportlīdzekļu infrastruktūras attīstībai, tās mijiedarbībai ar elektroenerģijas sistēmu un dažādiem elektromobilitātes tirgus dalībniekiem piešķirtajām tiesībām un pienākumiem ir jāatbilst principiem, kas noteikti Direktīvā (ES) 2019/944. Šajā ziņā sadales sistēmu operatoriem nediskriminējošā veidā būtu jāsadarbojas ar ikvienu personu, kas izveido vai apkalpo publiski pieejamus uzlādes punktus, un dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka par uzlādes punkta elektroapgādi var noslēgt līgumu ar piegādātāju, kas nav struktūra, kura piegādā elektroenerģiju mājsaimniecībām vai īpašumiem, kuros atrodas šis uzlādes punkts. Savienības elektroenerģijas piegādātāju piekļuve uzlādes punktiem būtu jānodrošina, neskatot atkāpes, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2019/944 66. pantā.

(23) Elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveide un ekspluatācija būtu jāattīsta kā konkurences tirgus, kurā brīvi var iesaistīties visas personas, kas ieinteresētas paplašināt vai apkalpot uzlādes infrastruktūru. Ņemot vērā ierobežotās alternatīvās atrašanās vietas uz automaģistrālēm, esošās automaģistrāļu koncesijas (piemēram, attiecībā uz parastajām uzpildes stacijām vai atpūtas zonām) rada īpašas bažas, jo tām var būt ļoti ilgs darbības periods un dažkārt pat nebūt konkrēta darbības beigu datuma. Lai ierobežotu ieviešanas izmaksas un ļautu ienākt jauniem tirgus dalībniekiem, ciktāl iespējams un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2014/23[13] dalībvalstīm būtu jācenšas konkursa kārtībā piešķirt jaunas koncesijas īpaši attiecībā uz uzlādes stacijām esošajās automaģistrāļu atpūtas zonās vai blakus tām.

(24) Lai nodrošinātu netraucētu un vieglu uzlādi un uzpildi, būtiska ir cenu pārredzamība. Alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem pirms uzlādes vai uzpildes pakalpojuma sākšanas būtu jāsaņem precīza informācija par cenu. Cena būtu jāpaziņo skaidri strukturētā veidā, lai galalietotāji varētu identificēt dažādos izmaksu komponentus.

(25) Rodas jauni pakalpojumi, īpaši elektrotransportlīdzekļu izmantošanas atbalstam. Struktūrām, kas piedāvā minētos pakalpojumus, piemēram, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, vajadzētu būt iespējai darboties saskaņā ar taisnīgiem tirgus nosacījumiem. Konkrēti, uzlādes punktu operatoriem nevajadzētu piešķirt nepamatoti preferenciālu režīmu nevienam no šiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, izmantojot nepamatotu cenu diferencēšanu, kas var kavēt konkurenci un galu galā novest pie augstākām cenām patērētājiem. Komisijai būtu jāuzrauga uzlādes tirgus attīstība. Pārskatot regulu, Komisija veiks tirgus attīstības nosacītas darbības, piemēram, ierobežos pakalpojumus galalietotājiem vai uzņēmējdarbības praksi, kas var ierobežot konkurenci.

(26) Ar ūdeņradi darbināmu mehānisko transportlīdzekļu īpatsvars tirgū pašlaik ir ļoti zems. Tomēr ir būtiski izveidot pietiekamu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru, lai būtu iespējama ar ūdeņradi darbināmu mehānisko transportlīdzekļu plaša mēroga ieviešana, kā paredzēts Komisijas ūdeņraža stratēģijā klimatneitrālai Eiropai[14]. Pašlaik ūdeņraža uzpildes punkti ir ieviesti tikai dažās dalībvalstīs un lielā mērā nav piemēroti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, līdz ar to ūdeņraža transportlīdzekļiem nav iespēju pārvietoties visā Savienībā. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu obligātajiem

[13] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.).

[14] COM(2020) 301 final.

ieviešanas mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka *TEN-T* pamattīklā tiek ieviests pietiekami blīvs ūdeņraža uzpildes punktu tīkls, lai ar ūdeņradi darbināmi mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļi varētu netraucēti pārvietoties visā Savienībā.

(27) Vajadzētu būt iespējai ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus uzpildīt galamērķī vai tā tuvumā, kas parasti atrodas pilsētas teritorijā. Lai nodrošinātu, ka publiski pieejama uzpilde galamērķī ir iespējama vismaz galvenajās pilsētu teritorijās, šādas uzpildes stacijas būtu jānodrošina visos pilsētu mezglos, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013[15] . Pilsētu mezglos publiskā sektora iestādēm būtu jāapsver iespēja stacijas izvietot multimodālo kravu pārvadājumu centros, jo tie ir ne tikai tipisks galamērķis lielas noslodzes transportlīdzekļiem, bet varētu nodrošināt ūdeņraža uzpildi arī citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa transportam un iekšējo ūdensceļu transportam.

(28) Tirgū ieviešanas sākumposmā joprojām ir zināma nenoteiktība par to, kāda veida transportlīdzekļi ienāks tirgū un kāda veida tehnoloģijas tiks plaši izmantotas. Kā norādīts Komisijas paziņojumā "Ūdeņraža stratēģija klimatneitrālai Eiropai"[16], lielas noslodzes transportlīdzekļu segments ir noteikts kā visiespējamākais segments ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu agrīnai masveida ieviešanai. Tāpēc ūdeņraža uzpildes infrastruktūrai vispirms būtu jākoncentrējas uz šo segmentu, vienlaikus ļaujot arī mazas noslodzes transportlīdzekļiem veikt uzpildi publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijās. Lai nodrošinātu sadarbspēju, visām publiski pieejamām ūdeņraža stacijām vajadzētu būt aprīkotām ar vismaz 700 bāru gāzveida ūdeņraža uzpildes iekārtām. Izvēršot infrastruktūru, būtu jāņem vērā arī jaunu tehnoloģiju, piemēram, šķidrā ūdeņraža tehnoloģiju, parādīšanās, kas lielas noslodzes transportlīdzekļiem nodrošina iespēju veikt lielākus attālumus un ir dažu transportlīdzekļu ražotāju par labāko atzītā tehnoloģija. Tāpēc noteiktam minimālajam skaitam ūdeņraža uzpildes staciju papildus 700 bāru gāzveida ūdeņraža uzpildes iekārtām vajadzētu būt aprīkotām arī ar šķidrā ūdeņraža uzpildes iekārtām.

(29) Savienībā ir izveidota virkne *LNG* uzpildes punktu, kas jau būtiski atvieglo ar *LNG* darbināmu lielas noslodzes transportlīdzekļu kustību. *TEN-T* pamattīklam arī turpmāk vajadzētu būt *LNG* (un pakāpeniski bio–*LNG*) infrastruktūras ieviešanas pamatam, jo tas aptver galvenās satiksmes plūsmas un nodrošina pārrobežu savienojamību visā Savienībā. Direktīvā 2014/94/ES ieteikts *TEN-T* pamattīklā šādus uzpildes punktus uzstādīt ik pēc 400 km, taču tīklā joprojām ir dažas nepilnības, kas jānovērš, lai sasniegtu šo mērķi. Dalībvalstīm līdz 2025. gadam būtu jāsasniedz minētais mērķis un jānovērš atlikušās nepilnības, un pēc tam mērķrādītāju vairs nevajadzētu piemērot.

(30) Visos publiski pieejamos uzlādes un uzpildes punktos alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem vajadzētu būt iespējai viegli un ērti maksāt, neslēdzot līgumu ar uzlādes vai uzpildes punkta operatoru vai mobilitātes pakalpojumu sniedzēju. Tāpēc attiecībā uz *ad hoc* uzlādi vai *ad hoc* uzpildi visiem publiski pieejamajiem uzlādes un uzpildes punktiem būtu jāpieņem maksājumu instrumenti, ko plaši izmanto Savienībā, un jo īpaši elektroniskie maksājumi, izmantojot terminālus un ierīces, ko izmanto maksājumu pakalpojumiem. Minētajai *ad hoc* maksājumu metodei

---

15 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

16 COM(2020) 301 final.

vienmēr vajadzētu būt pieejamai patērētājiem, pat gadījumā, ja uzlādes vai uzpildes punktā tiek piedāvāti līgumiski maksājumi.

(31) Transporta infrastruktūrai būtu jānodrošina netraucēta mobilitāte un piekļūstamība visiem lietotājiem, arī personām ar invaliditāti un gados vecākiem cilvēkiem. Principā visu uzlādes un uzpildes staciju atrašanās vietas, kā arī pašas uzlādes un uzpildes stacijas būtu jāprojektē tā, lai tās varētu izmantot pēc iespējas plašāka sabiedrība, īpaši vecāka gadagājuma cilvēki, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personas ar invaliditāti. Tas attiecas, piemēram, uz pietiekamas vietas nodrošināšanu ap autostāvvietu, nodrošinot, ka uzlādes stacija nav uzstādīta uz ietves apmales, ka uzlādes stacijas pogas vai ekrāns ir atbilstošā augstumā un ka uzlādes un uzpildes kabeļu svars ir tik mazs, ka ar tiem var rīkoties arī personas, kas nav spēcīgas. Turklāt vajadzētu būt pieejamai attiecīgo uzlādes staciju lietotāja saskarnei. Šajā ziņā uzlādes un uzpildes infrastruktūrai būtu jāpiemēro Direktīvas (ES) 2019/882[17] I un III pielikumā noteiktās piekļūstamības prasības.

(32) Krasta elektroenerģijas iekārtas var nodrošināt jūras un iekšējo ūdensceļu transportam tīru elektroapgādi un palīdzēt samazināt jūras kuģu un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu ietekmi uz vidi. Saskaņā ar iniciatīvu "FuelEU Maritime" konteinerkuģu un pasažieru kuģu operatoriem ir jāievēro noteikumi par emisiju samazināšanu, kuģim atrodoties pie piestātnes. Obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka nozare rod iespējas nodrošināt pietiekamu krasta elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla jūras ostās, lai izpildītu minētās prasības. Šo mērķrādītāju piemērošanai visām *TEN-T* jūras ostām būtu jānodrošina ostu vienlīdzīgi konkurences apstākļi.

(33) Konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem, proti, tām kuģu kategorijām, kuras rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu pie piestātnes esošu kuģi, krasta elektroapgāde būtu jānodrošina prioritārā kārtā. Lai ņemtu vērā dažādu pasažieru kuģu pieprasītās jaudas raksturlielumus, atrodoties pie piestātnes, kā arī ostas darbības parametrus, ir jānošķir prasības pasažieru kuģiem attiecībā uz Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem un attiecībā uz citiem pasažieru kuģiem.

(34) Šajos mērķrādītājos būtu jāņem vērā apkalpoto peldlīdzekļu veidi un to attiecīgā satiksmes intensitāte. Jūras ostas ar zemu satiksmes intensitāti dažās kuģu kategorijās būtu jāatbrīvo no obligātajām prasībām attiecīgajām kuģu kategorijām, pamatojoties uz minimālo satiksmes intensitāti, lai izvairītos no nepietiekama noslogojuma jaudas uzstādīšanas. Tāpat obligātajiem mērķrādītājiem nevajadzētu būt vērstiem uz maksimālā pieprasījuma sasniegšanu, bet gan uz pietiekami lielu apjomu, kas ļauj izvairīties no nepietiekama noslogojuma jaudas un ņem vērā ostas darbības parametrus. Jūras transports ir svarīgs ķēdes posms attiecībā uz Savienības salu kohēziju un ekonomisko attīstību. Enerģijas ražošanas jauda šajās salās ne vienmēr var būt pietiekama, lai apmierinātu pieprasīto jaudu, kas vajadzīga krasta elektroapgādes nodrošināšanai. Šādā gadījumā salas būtu jāatbrīvo no šīs prasības, ja vien un līdz šāds elektrosavienojums ar kontinentālo daļu nav pabeigts vai arī ir pieejama pietiekama uz vietas saražota jauda no tīras enerģijas avotiem.

(35) Līdz 2025. gadam vajadzētu būt pieejamam *LNG* uzpildes punktu pamattīklam jūras ostās. *LNG* uzpildes punkti ietver *LNG* terminālus, cisternas, pārvietojamus konteinerus, kuģus–bunkurētājus un liellaivas.

---

[17] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70. lpp.).

(36) Attiecībā uz stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi lidostās šķidrās degvielas patēriņš būtu jāaizstāj ar tīrāku gaisa kuģa enerģijas avotu (palīgdzinēja izmantošana) vai zemes strāvas avotiem (*GPU*). Tam būtu jāsamazina piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas, jāuzlabo gaisa kvalitāte un jāsamazina ietekme uz klimata pārmaiņām. Tāpēc visiem komerciālajos pārvadājumos iesaistītajiem gaisa kuģiem vajadzētu būt iespējai izmantot ārējo elektroapgādi, kamēr tie novietoti pie izejas uz gaisa kuģi vai *TEN-T* lidostu gaisa kuģu stāvvietās.

(37) Saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 3. pantu dalībvalstis ir izveidojušas valstu politikas regulējumus, kuros ir izklāstīti to plāni un mērķi nodrošināt minēto mērķu sasniegšanu. Gan valsts politikas regulējuma novērtējumā, gan Direktīvas 2014/94/ES izvērtējumā ir uzsvērta vajadzība pēc vērienīgākām iecerēm un labāk saskaņotas pieejas dalībvalstīs, ņemot vērā alternatīvas degvielas transportlīdzekļu, arī elektrotransportlīdzekļu, gaidāmo skaita pieaugumu. Turklāt, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa ieceres, visos transporta veidos būs nepieciešamas alternatīvas fosilajai degvielai. Spēkā esošie valstu politikas regulējumi būtu jāpārskata, lai skaidri aprakstītu, kā dalībvalstis apmierinās daudz lielāko vajadzību pēc publiski pieejamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras, kā pausts obligātajos mērķrādītājos. Pārskatītajiem regulējumiem būtu vienlīdz jāattiecas uz visiem transporta veidiem, arī tiem, attiecībā uz kuriem nav noteikti obligāti ieviešanas mērķrādītāji.

(38) Ciešā sadarbībā ar reģionālajām un vietējām iestādēm un attiecīgās nozares pārstāvjiem, vienlaikus ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu vajadzības, pārskatītajos valstu politikas regulējumos būtu jāietver atbalsta pasākumi alternatīvo degvielu tirgus attīstībai, arī vajadzīgās infrastruktūras ieviešanai. Turklāt pārskatītajos regulējumos būtu jāapraksta vispārējais valsts regulējums šādas infrastruktūras plānošanai, atļauju piešķiršanai un iepirkumam, arī apzinātie šķēršļi un darbības to novēršanai, lai varētu panākt ātrāku infrastruktūras izvēršanu.

(39) Komisijai būtu jāatvieglo dalībvalstu pārskatīto valstu politikas regulējumu izstrāde un īstenošana, veicot informācijas un paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm.

(40) Lai veicinātu alternatīvo degvielu izmantošanu un attīstītu attiecīgo infrastruktūru, valstu politikas regulējumos būtu jāietver detalizētas stratēģijas alternatīvo degvielu veicināšanai grūti dekarbonizējamās nozarēs, piemēram, aviācijā, jūras transportā, iekšējo ūdensceļu transportā, kā arī dzelzceļa transportā tīkla segmentos, kurus nevar elektrificēt. Konkrēti, dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm būtu jāizstrādā skaidras stratēģijas iekšējo ūdensceļu transporta dekarbonizācijai visā *TEN-T* tīklā. Ilgtermiņa dekarbonizācijas stratēģijas būtu jāizstrādā arī *TEN-T* ostām un *TEN-T* lidostām, īpašu uzmanību pievēršot infrastruktūras ieviešanai attiecībā uz mazemisiju un bezemisiju peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī dzelzceļa līnijām, kas netiks elektrificētas. Pamatojoties uz minētajām stratēģijām, Komisijai būtu jāpārskata šī regula, lai šīm nozarēm noteiktu vairāk obligātu mērķu.

(41) Dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar privātā sektora dalībniekiem, kuriem būtu jāuzņemas galvenā loma alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības atbalstīšanā, būtu jāizmanto plašs regulatīvo un neregulatīvo stimulu un pasākumu klāsts, lai sasniegtu obligātos mērķus un īstenotu valstu politikas regulējumus.

(42) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/33/EK[18] valsts publiskā iepirkuma minimālās daļas ir jārezervē tīriem un bezemisiju autobusiem, turklāt

[18] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

tīrajiem autobusiem jāizmanto alternatīvās degvielas, kas definētas šīs regulas 2. panta 3. punktā. Tā kā arvien vairāk sabiedriskā transporta iestāžu un operatoru pāriet uz tīriem un bezemisiju autobusiem, lai sasniegtu šos mērķrādītājus, dalībvalstīm savos valstu politikas regulējumos mērķtiecīga nepieciešamās autobusu infrastruktūras veicināšana un attīstīšana būtu jāiekļauj kā būtisks elements. Dalībvalstīm būtu jāizveido un jāuztur piemēroti instrumenti, kas veicina uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu arī piesaistītajiem autoparkiem, īpaši attiecībā uz tīriem un bezemisiju autobusiem vietējā līmenī.

(43) Ņemot vērā motorizēto transportlīdzekļu degvielu veidu arvien lielāko daudzveidību un iedzīvotāju arvien pieaugošo mobilitāti pa autoceļiem visā Savienībā, ir jāsniedz skaidra un viegli saprotama informācija transportlīdzekļu lietotājiem par degvielu pieejamību uzpildes stacijās un par viņu transportlīdzekļu saderību ar dažādām degvielām vai uzlādes punktiem Savienības tirgū. Dalībvalstīm būtu jāspēj nolemt šādus informēšanas pasākumus īstenot arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas laisti tirgū pirms 2016. gada 18. novembra.

(44) Vienkārša un viegli salīdzināma informācija par dažādu degvielu cenām varētu būt svarīga, lai transportlīdzekļu lietotāji labāk varētu izvērtēt tirgū pieejamo atsevišķo degvielu relatīvās izmaksas. Tāpēc informācijas nolūkā visās attiecīgajās degvielas uzpildes stacijās būtu jāparāda konkrētu alternatīvo degvielu un tradicionālo degvielu vienības cenu salīdzinājums, kas izteikts kā "degvielas cena par 100 km".

(45) Ir jāsniedz pietiekama informācija patērētājiem par šīs regulas aptverto alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzlādes un uzpildes punktu ģeogrāfisko atrašanās vietu, raksturojumu un piedāvātajiem pakalpojumiem. Tāpēc dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatori vai īpašnieki dara pieejamus attiecīgos statiskos un dinamiskos datus. Būtu jānosaka prasības par datu veidiem saistībā ar attiecīgo uzlādes un uzpildes datu pieejamību un piekļūstamību, pamatojoties uz programmas atbalsta pasākuma "Datu vākšana par alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un uz e-mobilitātes aktoriem attiecināmie unikālie identifikācijas kodi" (*IDACS*) rezultātiem.

(46) Datiem vajadzētu būt svarīgai nozīmei uzlādes un uzpildes infrastruktūras pienācīgā darbībā. Formātam, biežumam un kvalitātei, kādā šie dati būtu jādara pieejami un piekļūstami, būtu jānosaka lietotāju vajadzībām atbilstošas alternatīvo degvielu infrastruktūras ekosistēmas vispārējā kvalitāte. Turklāt šiem datiem vajadzētu būt saskaņotā veidā pieejamiem visās dalībvalstīs. Tāpēc dati būtu jāsniedz saskaņā ar prasībām, kas attiecībā uz valstu piekļuves punktiem noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/40/ES[19].

(47) Lai galalietotājiem nodrošinātu vislabāko pakalpojuma kvalitāti, ir ļoti svarīgi, ka visi elektromobilitātes ekosistēmas dalībnieki var viegli mijiedarboties, izmantojot digitālos līdzekļus. Tam nepieciešami vērtības ķēdes attiecīgo dalībnieku unikālie identifikatori. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jāizraugās identifikācijas reģistrācijas organizācija (*IDRO*), kas izsniedz un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, lai identificētu vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus. *IDRO* būtu jāvāc informācija par e-mobilitātes ID kodiem, ko attiecīgajā dalībvalstī jau izmanto; vajadzības gadījumā jāizdod uzlādes punktu operatoriem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem jauni e-mobilitātes kodi atbilstoši Savienības mērogā kopīgi

[19] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

saskaņotai loģikai, kādā noformē elektromobilitātes ID kodus; jāļauj apmainīties ar minētajiem e-mobilitātes kodiem un pārliecināties par to unikalitāti nākotnē iespējamā kopīgā identifikācijas reģistrācijas repozitorijā (*IDRR*). Komisijai būtu jāizdod tehniski norādījumi par šādas organizācijas izveidi, pamatojoties uz programmas atbalsta darbību "Datu vākšana par alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un uz e-mobilitātes aktoriem attiecināmie unikālie identifikācijas kodi" (*IDACS*).

(48) Lai atvieglotu un nostiprinātu alternatīvo degvielu ienākšanu tirgū, jūras transporta un iekšējo ūdensceļu navigācijas jomā ir vajadzīgi jauni standarti attiecībā uz elektroapgādi un ūdeņraža, metanola un amonjaka bunkurēšanu, kā arī standarti attiecībā uz informācijas apmaiņu starp peldlīdzekļiem un infrastruktūru.

(49) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) izstrādā vienotus un starptautiski atzītus drošības un vides standartus jūras transportam. Ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, būtu jāizvairās no nonākšanas pretrunā starptautiskiem standartiem. Tāpēc Eiropas Savienībai būtu jānodrošina, lai saskaņā ar šo regulu pieņemtās tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportu atbilstu *IMO* pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem.

(50) Tehniskās specifikācijas uzlādes un uzpildes punktu savstarpējas savietojamības nodrošināšanai būtu jānosaka Eiropas vai starptautiskos standartos. Eiropas standartizācijas organizācijām Eiropas standarti būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1025/2012[20] 10. pantu. Attiecīgā gadījumā minēto standartu pamatā vajadzētu būt esošajiem starptautiskajiem standartiem vai notiekošajam starptautiskajam standartizācijas darbam.

(51) Tehniskās specifikācijas, kas norādītas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES II pielikumā, joprojām ir piemērojamas, kā norādīts minētajā direktīvā.

(52) Piemērojot šo regulu, Komisijai būtu jāapspriežas ar attiecīgajām ekspertu grupām, jo īpaši ar Ilgtspējīga transporta forumu (*STF*) un Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumu (*ESSF*). Šāda apspriešanās ar ekspertiem ir īpaši svarīga, ja Komisija saskaņā ar šo regulu plāno pieņemt deleģētos vai īstenošanas aktus.

(53) Alternatīvo degvielu infrastruktūra ir joma, kas strauji attīstās. Kopīgu tehnisko specifikāciju trūkums ir šķērslis alternatīvo degvielu infrastruktūras vienotā tirgus izveidei. Tāpēc būtu jādeleģē pilnvaras Komisijai saskaņā ar LESD 290. pantu pieņemt aktus, kas vajadzīgi, lai izstrādātu tehniskās specifikācijas jomās, kurās kopējās tehniskās specifikācijas nav noteiktas, bet ir vajadzīgas. Jo īpaši šeit būtu jāietver sakari starp elektrotransportlīdzekli un uzlādes punktu, sakari starp uzlādes punktu un uzlādes programmatūras vadības sistēmu (aizmugursistēmu), sakari saistībā ar elektrotransportlīdzekļa viesabonēšanu un sakari ar elektrotīklu. Ir arī jānosaka piemērota pārvaldības sistēma un dažādu to dalībnieku lomas, kas iesaistīti transportlīdzekļa–tīkla komunikācijas ekosistēmā. Turklāt jāņem vērā tehnoloģiju attīstība, piemēram, elektroceļu sistēmas (*ERS*). Attiecībā uz datu sniegšanu ir jānosaka papildu datu veidi un tehniskās specifikācijas attiecībā uz formātu, biežumu un kvalitāti, kādā šie dati būtu jādara pieejami un piekļūstami.

---

[20] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).

(54) Alternatīvo degvielu un jo īpaši bezemisiju degvielu tirgus joprojām ir attīstības sākumposmā, un tehnoloģijas attīstās strauji. Tas varētu ietekmēt pieprasījumu pēc alternatīvajām degvielām un līdz ar to arī pēc visu transporta veidu alternatīvo degvielu infrastruktūras. Tāpēc Komisijai līdz 2026. gada beigām būtu jāpārskata šī regula, īpaši attiecībā uz mērķrādītāju noteikšanu lielas noslodzes transportlīdzekļu elektrouzlādes punktiem, kā arī mērķrādītājiem saistībā ar alternatīvo degvielu infrastruktūru bezemisiju peldlīdzekļiem ūdenstransporta nozarē un gaisa kuģiem aviācijas nozarē.

(55) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, sekmēt plašu tirgus attīstību alternatīvo degvielu jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, tā kā ir vajadzīga rīcība, lai nodrošinātu pieprasījumu pēc alternatīvas degvielas transportlīdzekļu "kritiskās masas" un ļautu Eiropas rūpniecības nozarei veikt izmaksu ziņā efektīvu izstrādi, un lai nodrošinātu alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem mobilitāti visā Savienībā, minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

(56) Tādēļ Direktīva 2014/94/ES būtu jāatceļ,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

*Priekšmets*

1. Šajā regulā ir izklāstīti obligāti valstu mērķrādītāji, kas jāizpilda, ieviešot ceļu transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un stāvošiem gaisa kuģiem paredzētu pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru Savienībā. Tajā noteiktas kopējas tehniskās specifikācijas un prasības attiecībā uz informāciju lietotājiem, datu sniegšanu un prasībām, kā veicami maksājumi par alternatīvo degvielu infrastruktūras lietošanu.

2. Šajā regulā ir izklāstīti noteikumi par valstu politikas regulējumu, kas jāpieņem dalībvalstīm, t. sk. par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jomās, kurās obligāti Savienības mēroga mērķrādītāji nav noteikti, un par ziņošanu, kā noris šādas infrastruktūras ieviešana.

3. Ar šo regulu izveido ziņošanas mehānismu, kas stimulē sadarbību un nodrošina stabilu progresa pārraudzību. Mehānisms ietver strukturētu, pārredzamu, iteratīvu procesu starp Komisiju un dalībvalstīm nolūkā pabeigt valstu politikas regulējumu izstrādi un pēc tam tos īstenot, kā arī atbilstošu Komisijas rīcību.

*2. pants*

*Definīcijas*

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

(1) “datu piekļūstamība” ir iespēja jebkurā laikā pieprasīt un saņemt datus mašīnlasāmā formātā, kā definēts Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2015/962 2. panta 5. punktā[21];

(2) “*ad hoc* cena” ir cena, ko uzlādes vai uzpildes punkta operators *ad hoc* veidā par uzlādi vai uzpildi iekasē no galalietotāja;

(3) “alternatīvās degvielas” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu energoapgādē un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos raksturlielumus, t. sk.:

(a) “bezemisiju transportlīdzekļiem paredzētas alternatīvās degvielas”:

– elektroenerģija,

– ūdeņradis,

– amonjaks;

(b) “atjaunīgās degvielas”:

– biomasas kurināmie/degvielas un biodegviela, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 27. un 33. punktā,

– no atjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela, t. sk. amonjaks;

(c) “alternatīvas fosilās degvielas” pārejas posmā:

– dabasgāze gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze (*CNG*)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (*LNG*)),

– sašķidrinātā naftas gāze (*LPG*),

– no neatjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela;

(4) “*TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidosta” ir lidosta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;

(5) “lidostas administrācija” ir iestāde, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK 2. panta 2. punktā[22];

(6) “automātiska autentifikācija” ir transportlīdzekļa autentifikācija uzlādes punktā, izmantojot uzlādes savienotāju vai telemātiku;

(7) “datu pieejamība” ir datu esība mašīnlasāmā digitālā formātā;

(8) “akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklis” ir elektrotransportlīdzeklis, kas darbojas tikai ar elektromotoru un kam nav sekundāra dzinējspēka;

(9) “divvirzienu uzlāde” ir viedās uzlādes operācija, kurā elektroenerģijas plūsmu var pagriezt pretējā virzienā, ļaujot elektroenerģijai plūst no akumulatora uz uzlādes punktu, kuram tas pieslēgts;

(10) “savienotājs” ir fiziska saskarne, caur kuru notiek elektroenerģijas apmaiņa starp uzlādes punktu un elektrotransportlīdzekli;

---

[21] Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/962 (2014. gada 18. decembris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 157, 23.6.2015., 21. lpp.).

[22] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

(11) “komerciālie gaisa pārvadājumi” ir gaisa pārvadājumi, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139[23] 3. panta 24. punktā;

(12) “konteinerkuģis” ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas telpās un uz klāja;

(13) “līgumisks maksājums” ir tāds maksājums par uzlādes vai uzpildes pakalpojumu, ko galalietotājs veic mobilitātes pakalpojuma sniedzējam, pamatojoties uz līgumu starp galalietotāju un mobilitātes pakalpojuma sniedzēju;

(14) “digitāli savienots uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kas var reāllaikā nosūtīt un saņemt informāciju, divos virzienos savienoties ar elektrotīklu un elektrotransportlīdzekli un ko var attālināti uzraudzīt un vadīt, arī lai sāktu un apturētu uzlādes sesiju un izmērītu elektroenerģijas plūsmas;

(15) “sadales sistēmas operators” ir operators, kas definēts Direktīvas (ES) 2019/944 2. panta 29. punktā;

(16) “dinamiskie dati” ir dati, kas mainās bieži vai regulāri;

(17) “elektroceļu sistēma” ir tāda fiziska instalācija gar ceļu, kas ļauj pārvadīt elektroenerģiju uz elektrotransportlīdzekli tā kustības laikā;

(18) “elektrotransportlīdzeklis” ir mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurš ietver vismaz vienu neperifēru elektrisku mašīnu kā enerģijas pārveidotāju ar atkārtoti uzlādējamu enerģijas akumulēšanas sistēmu, kuru var uzlādēt ārēji;

(19) “stāvošu gaisa kuģu elektroapgāde” ir elektroenerģijas padeve, kurā izmanto standartizētu stacionāru vai pārvietojamu saskarni, uz gaisa kuģiem, kad tie novietoti pie izejas uz gaisa kuģi vai lidostas gaisa kuģu stāvvietā;

(20) “galalietotājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas pērk alternatīvo degvielu tiešai lietošanai transportlīdzeklī;

(21) “e-viesabonēšana” ir datu un maksājumu apmaiņa starp uzlādes vai uzpildes punkta operatoru un mobilitātes pakalpojuma sniedzēju, no kura galalietotājs pērk uzlādes pakalpojumu;

(22) “e-viesabonēšanas platforma” ir platforma, kas savieno tirgus dalībniekus, īpaši mobilitātes pakalpojuma sniedzējus un uzlādes vai uzpildes punktu operatorus, lai starp tiem nodrošinātu pakalpojumus, arī e-viesabonēšanu;

(23) “Eiropas standarts” ir standarts, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1025/2012 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā;

(24) “kravas terminālis” ir kravas terminālis, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta s) punktā;

(25) “bruto tonnāža” (BT) ir bruto tonnāža, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757[24] 3. panta e) punktā;

---

[23] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

(26) “lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir M2, M3, N2 vai N3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas definēts Direktīvas 2007/46/EK[25] II pielikumā;

(27) “lieljaudas uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kas uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju ar izejas jaudu, kura pārsniedz 22 kW;

(28) “ātrgaitas pasažieru kuģis” ir kuģis, kas definēts *SOLAS 74* X nodaļas 1. noteikumā un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

(29) “mazas noslodzes transportlīdzeklis” ir M1 vai N1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā;

(30) “mobilitātes pakalpojuma sniedzējs” ir juridiska persona, kura galalietotājiem par atlīdzību sniedz pakalpojumus, t. sk. pārdod uzlādes pakalpojumu;

(31) “parastās jaudas uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kas uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju ar izejas jaudu, kura nepārsniedz 22 kW;

(32) “valsts piekļuves punkts” ir digitāla saskarne, kurā konkrētus statiskos un dinamiskos datus dara pieejamus atkalizmantošanai datu lietotājiem, kā dalībvalstis to īstenojušas saskaņā ar Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2015/962 3. pantu;

(33) “uzlādes punkta operators” ir subjekts, kurš atbild par uzlādes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un galalietotājiem sniedz uzlādes pakalpojumu, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;

(34) “uzpildes punkta operators” ir subjekts, kurš atbild par uzpildes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un galalietotājiem sniedz uzpildes pakalpojumu, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;

(35) “pasažieru kuģis” ir kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, arī kruīza kuģi, ātrgaitas pasažieru kuģi un kuģi, kuru aprīkojums ļauj ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā (“Ro-Ro pasažieru kuģi”);

(36) “uzlādējams hibrīdelektrisks transportlīdzeklis” ir elektrotransportlīdzeklis, kas aprīkots ar parastu iekšdedzes motoru apvienojumā ar elektriskās piedziņas sistēmu un ko var uzlādēt no ārēja elektroenerģijas avota;

(37) “izejas jauda” ir kW izteikta teorētiskā maksimālā jauda, ko uzlādes punkts, uzlādes stacija, uzlādes parks vai krasta elektroapgādes iekārta var nodrošināt transportlīdzeklim vai peldlīdzeklim, kas pieslēgts šim uzlādes punktam, stacijai, parkam vai iekārtai;

(38) “publiski pieejama” alternatīvo degvielu infrastruktūra ir alternatīvo degvielu infrastruktūra, kas atrodas vietā vai īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, neatkarīgi no tā, vai alternatīvo degvielu infrastruktūra atrodas publiskā vai privātā īpašumā, neatkarīgi no tā, vai pastāv ierobežojumi vai nosacījumi attiecībā uz piekļuvi vietai vai īpašumam, un neatkarīgi no alternatīvo degvielu infrastruktūras piemērojamajiem izmantošanas nosacījumiem;

(39) “kvadrātkods” (*QR* kods) ir ISO 18004 atbilstoša datu kodēšana un vizualizācija;

---

[24] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

(40) “*ad hoc* uzlāde” ir galalietotāja nopirkts uzlādes pakalpojums bez nepieciešamības šim galalietotājam papildus pakalpojuma iegādei reģistrēties, slēgt rakstisku vienošanos vai iesaistīties ilgstošākās komerciālās attiecībās ar minētā uzlādes punkta operatoru;

(41) “uzlādes punkts” ir tāda stacionāra vai pārvietojama saskarne, kura uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju, kura, lai gan tai var būt viens vai vairāki savienotāji dažādu savienotāju veidu pieslēgšanai, vienlaikus spēj uzlādēt tikai vienu elektrotransportlīdzekli un kurā neietilpst ierīces, kuru izejas jauda ir 3,7 kW vai mazāka un kuru galvenais nolūks nav elektrotransportlīdzekļu uzlāde;

(42) “mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks” ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;

(43) “lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks” ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;

(44) “uzlādes parks” ir viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā;

(45) “uzlādes stacija” ir konkrētā vietā esoša atsevišķa fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzlādes punktiem;

(46) “uzlādes pakalpojums” ir elektroenerģijas, arī saistītu pakalpojumu, pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzlādes punktu;

(47) “uzlādes sesija” ir pilns transportlīdzekļa uzlādes process publiski pieejamā uzlādes punktā no transportlīdzekļa pieslēgšanas brīža līdz transportlīdzekļa atvienošanas brīdim;

(48) “*ad hoc* uzpilde” ir galalietotāja nopirkts uzpildes pakalpojums bez nepieciešamības viņam papildus pakalpojuma iegādei reģistrēties, slēgt rakstisku vienošanos vai iesaistīties ilgstošākās komercattiecībās ar minētā uzpildes punkta operatoru;

(49) “uzpildes punkts” ir uzpildes iekārta jebkādas šķidrās vai gāzveida alternatīvās degvielas nodrošināšanai, izmantojot stacionāru vai pārvietojamu iekārtu, kas vienlaikus spēj uzpildīt tikai vienu transportlīdzekli;

(50) “uzpildes pakalpojums” ir jebkādas šķidrās vai gāzveida alternatīvās degvielas pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzpildes punktu;

(51) “uzpildes sesija” ir pilns transportlīdzekļa uzpildes process publiski pieejamā uzpildes punktā no transportlīdzekļa savienojuma izveides brīža līdz tā atvienošanas brīdim;

(52) “uzpildes stacija” ir konkrētā vietā esoša atsevišķa fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzpildes punktiem;

(53) “regulatīvā iestāde” ir regulatīvā iestāde, ko katra dalībvalsts norīko saskaņā ar Direktīvas (ES) 2019/944 57. panta 1. punktu;

(54) “atjaunīgā enerģija” ir no atjaunīgajiem nefosilajiem energoresursiem iegūta enerģija, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 1. punktā;

(55) “Ro-Ro pasažieru kuģis” ir kuģis, kura aprīkojums ļauj ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

(56) “droša stāvvieta” ir 17. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētā stāvvietas un atpūtas zona, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu novietošanai stāvvietā uz nakti;

(57) “kuģis pie piestātnes” ir kuģis pie piestātnes, kas definēts Regulas (ES) Nr. 2015/757 3. panta n) punktā;

(58) “krasta elektroapgāde” ir krasta elektroenerģijas nodrošināšana pie piestātnes esošiem jūras kuģiem vai iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem, izmantojot standartizētu saskarni;

(59) “viedā uzlāde” ir uzlādes operācija, kurā akumulatoram piegādātās elektroenerģijas intensitāte tiek koriģēta reāllaikā, pamatojoties uz informāciju, kas saņemta, izmantojot elektroniskos sakarus;

(60) “statiskie dati” ir dati, kas mainās reti vai neregulāri;

(61) “*TEN-T* visaptverošais tīkls” ir tīkls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 9. pantā;

(62) “*TEN-T* pamattīkls” ir tīkls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 38. pantā;

(63) “*TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu osta un *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta” ir *TEN-T* pamattīkla vai visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;

(64) “*TEN-T* pamattīkla jūras osta un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta” ir *TEN-T* pamattīkla vai visaptverošā tīkla jūras osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;

(65) “pārvades sistēmas operators” ir sistēmas operators, kas definēts Direktīvas (ES) 2019/944 2. panta 35. punktā;

(66) “pilsētas mezgls” ir pilsētas mezgls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā.

*3. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektrouzlādes infrastruktūru*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:

– proporcionāli mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumam tiek ierīkotas publiski pieejamas mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes stacijas;

– to teritorijā tiek ierīkotas publiski pieejamas mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas, kas tiem nodrošina pietiekamu izejas jaudu.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka katra gada beigās, sākot no 24. pantā norādītā gada, kumulatīvi tiek sasniegti šādi izejas jaudas mērķrādītāji:

(a) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 1 kW;

(b) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes uzlādējamam hibrīdelektriskam transportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 0,66 kW.

2. Dalībvalstis savas teritorijas autoceļu tīklā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kuri paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka:

(a) *TEN-T* pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:

i) līdz 2025. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viena uzlādes stacija ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,

ii) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divas uzlādes stacijas ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;

(b) *TEN-T* visaptverošajā tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:

i) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viena uzlādes stacija ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,

ii) līdz 2035. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divas uzlādes stacijas ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu.

3. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti.

*4. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektrouzlādes infrastruktūru*

1. Dalībvalstis savā teritorijā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka:

(a) *TEN-T* pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:

i) līdz 2025. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viena uzlādes stacija ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW,

ii) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 3500 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divas uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;

(b) *TEN-T* visaptverošajā tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 100 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:

i) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viena uzlādes stacija ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW,

ii) līdz 2035. gada 1. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 3500 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divas uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;

(c) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā drošā stāvvietā ir ierīkota vismaz viena lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēta uzlādes stacija ar izejas jaudu vismaz 100 kW;

(d) līdz 2025. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā izejas jauda ir vismaz 600 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW;

(e) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā jauda ir vismaz 1200 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW.

2. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka a) un b) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti.

*5. pants*

*Uzlādes infrastruktūra*

1. Publiski pieejamu uzlādes staciju operatori var brīvi pirkt elektroenerģiju no ikviena Savienības elektroenerģijas piegādātāja, ja šis piegādātājs tam piekrīt.

2. Uzlādes punktu operatori to apkalpotajos publiski pieejamos uzlādes punktos galalietotājiem nodrošina elektrotransportlīdzekļu *ad hoc* uzlādes iespēju, izmantojot Savienībā plaši izmantotu maksājumu instrumentu. Šajā nolūkā:

(a) uzlādes punktu operatori tajās publiski pieejamās uzlādes stacijās, kuru izejas jauda ir mazāka nekā 50 kW un kuras ieviestas no 24. pantā minētās dienas, pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus terminālus un ierīces, t. sk. vismaz vienu no šādām ierīcēm:

i) maksājumu karšu lasītāji,

ii) tādas ierīces ar bezkontakta funkciju, kas spēj nolasīt maksājumu kartes,

iii) ierīces, kas izmanto interneta savienojumu, ar kuru maksājuma darījuma nolūkā var īpaši ģenerēt un izmantot, piemēram, kvadrātkodu;

(b) uzlādes punktu operatori publiski pieejamās uzlādes stacijās, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka un kuras ieviestas no 24. pantā minētās dienas, pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus terminālus un ierīces, t. sk. vismaz vienu no šādām ierīcēm:

i) maksājumu karšu lasītāji,

ii) tādas ierīces ar bezkontakta funkciju, kas spēj nolasīt maksājumu kartes.

Sākot no 2027. gada 1. janvāra, uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visas to apkalpotās publiski pieejamās uzlādes stacijas, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka, atbilst šā punkta b) apakšpunkta prasībām.

Šā punkta a) un b) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro publiski pieejamiem uzlādes punktiem, kuros par uzlādes pakalpojumu nav jāmaksā.

3. Ja uzlādes punktu operatori to apkalpotā publiski pieejamā uzlādes punktā piedāvā automātisku autentifikāciju, viņi nodrošina, ka galalietotājiem vienmēr ir tiesības neizmantot automātisko autentifikāciju, bet veikt vai nu transportlīdzekļa *ad hoc* uzlādi, kā noteikts 3. punktā, vai arī izmantot citu līgumisku uzlādes risinājumu, kas tiek piedāvāts minētajā uzlādes punktā. Uzlādes punktu operatori katrā publiski pieejamā uzlādes punktā, kuru tie apkalpo un kurā tie dara pieejamu automātisko autentifikāciju, šo iespēju parāda pārredzami un piedāvā galalietotājam ērtā veidā.

4. Publiski pieejamu uzlādes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo uzlādes punktu operatori nediferencē cenas, ko tie piemēro galalietotājiem, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Cenu līmeni attiecīgā gadījumā var diferencēt tikai samērīgā veidā, balstoties uz objektīvu pamatojumu.

5. Uzlādes punktu operatori visās to apkalpotajās publiski pieejamajās uzlādes stacijās skaidri norāda *ad hoc* cenu un visus tās komponentus, lai galalietotājiem tie būtu zināmi pirms uzlādes sesijas sākšanas. Skaidri norāda vismaz šādus cenas komponentus, ja attiecīgajā uzlādes stacijā tie ir piemērojami:

– cena par sesiju,

– cena par minūti,

– cena par kWh.

6. Cenas, ko mobilitātes pakalpojumu sniedzēji piemēro galalietotājiem, ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji pirms uzlādes sesijas sākšanas galalietotājiem dara pieejamu visu informāciju par piemērojamo cenu, kas attiecas uz viņu paredzēto uzlādes sesiju, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot uzlādes punkta operatora noteiktos cenas komponentus, piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko piemēro mobilitātes pakalpojumu sniedzējs. Nodevas ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Papildu maksu par pārrobežu e-viesabonēšanu nepiemēro.

7. No 24. pantā minētās dienas uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie uzlādes punkti ir savienoti digitāli.

8. No 24. pantā minētās dienas uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie parastās jaudas uzlādes punkti spēj veikt viedo uzlādi.

9. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka stāvvietās un atpūtas zonās *TEN-T* autoceļu tīklā, kur ir uzstādīta alternatīvo degvielu infrastruktūra, tiek izvietotas piemērotas norādes, kas ļauj viegli noteikt precīzu alternatīvo degvielu infrastruktūras atrašanās vietu.

10. Publiski pieejamu uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visiem to apkalpotajiem publiski pieejamiem līdzstrāvas (*DC*) uzlādes punktiem ir uzstādīts fiksēts uzlādes kabelis.

11. Ja uzlādes punkta operators nav minētā punkta īpašnieks, tad saskaņā ar savstarpēju vienošanos īpašnieks dara pieejamu operatoram uzlādes punktu, kura tehniskie raksturlielumi ļauj operatoram izpildīt 1., 3., 7., 8. un 10. punktā noteikto pienākumu.

*6. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz ceļu transportlīdzekļu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā minimālais publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes staciju skaits tiek izveidots līdz 2030. gada 31. decembrim.

   Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijas, kuru minimālā jauda ir 2 t dienā un kuras ir aprīkotas ar vismaz 700 bāru uzpildes iekārtu, *TEN-T* pamattīklā un *TEN-T* visaptverošajā tīklā ir izvietotas ne vairāk kā 150 km attālumā viena no otras. Šķidrajam ūdeņradim jābūt pieejamam publiski pieejamās uzpildes stacijās, attālums starp kurām nepārsniedz 450 km.

   Dalībvalstis nodrošina, ka vismaz viena publiski pieejama ūdeņraža uzpildes stacija līdz 2030. gada 31. decembrim tiek izvietota katrā pilsētas mezglā. Veic analīzi par šādu uzpildes staciju labāko atrašanās vietu, īpaši ņemot vērā šādu uzpildes staciju izmantošanu multimodālos mezglos, kur tās varētu apgādāt arī citus transporta veidus.

2. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegts 1. punkta otrajā daļā norādītais maksimālais attālums.

3. Publiski pieejamas uzpildes stacijas operators vai tad, ja minētais operators nav šādas stacijas īpašnieks, minētās stacijas īpašnieks saskaņā ar savstarpēju vienošanos nodrošina, ka stacija ir paredzēta mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai. Kravas terminālos šādu publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes staciju operatori vai to īpašnieki nodrošina, ka tajās var uzpildīt arī šķidro ūdeņradi.

*7. pants*

*Ūdeņraža uzpildes infrastruktūra*

1. No 24. pantā minētās dienas visi operatori to apkalpotajās publiski pieejamajās ūdeņraža uzpildes stacijās nodrošina galalietotājiem iespēju veikt *ad hoc* uzpildi, izmantojot Savienībā plaši izmantotu maksājumu instrumentu. Šajā nolūkā ūdeņraža uzpildes staciju operatori nodrošina, ka visas to apkalpotās ūdeņraža uzpildes stacijas pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus terminālus un ierīces, t. sk. vismaz vienu no šādām ierīcēm:

   (a) maksājumu karšu lasītāji;

   (b) tādas ierīces ar bezkontakta funkciju, kas spēj nolasīt maksājumu kartes.

   Ja ūdeņraža uzpildes punkta operators nav minētā punkta īpašnieks, tad saskaņā ar savstarpēju vienošanos īpašnieks dara pieejamus operatoram ūdeņraža uzpildes punktus, kuru tehniskie raksturlielumi ļauj operatoram izpildīt šajā punktā noteikto pienākumu.

2. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes punktu operatori nediferencē cenas, ko tie piemēro galalietotājiem, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Attiecīgā gadījumā cenu līmeni var diferencēt tikai saskaņā ar objektīvu pamatojumu.

3. Ūdeņraža uzpildes punktu operatori to apkalpotajās uzpildes stacijās pirms uzpildes sesijas sākšanas dara pieejamu informāciju par cenu.

4. Publiski pieejamu uzpildes staciju operatori var sniegt ūdeņraža uzpildes pakalpojumus klientiem uz līguma pamata, arī citu mobilitātes pakalpojumu sniedzēju vārdā un uzdevumā. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji galalietotājiem nosaka samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas cenas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji pirms uzlādes sesijas sākšanas galalietotājiem dara pieejamu visu informāciju par piemērojamo cenu, kas attiecas uz viņu paredzēto uzlādes sesiju, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot ūdeņraža uzpildes punkta operatora noteiktos cenas komponentus, piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko piemēro mobilitātes pakalpojumu sniedzējs.

*8. pants*

LNG *infrastruktūra ceļu transportlīdzekļiem*

Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2025. gada 1. janvārim vismaz *TEN-T* pamattīklā tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu *LNG* uzpildes punktu, lai nodrošinātu, ka ar *LNG* darbināmi lielas noslodzes transportlīdzekļi var pārvietoties visā Savienībā, ja ir pieprasījums un ja vien izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, arī vidiskajiem ieguvumiem.

*9. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi jūras ostās*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jūras ostās tiek nodrošināta jūras konteinerkuģu un pasažieru kuģu minimālā krasta elektroapgāde. Šajā sakarā tās veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz 2030. gada 1. janvārim:

   (a) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām –, kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais ostā piestāšanas reižu skaits, ko veic jūras konteinerkuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnu, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 50, – ir pietiekama krasta izejas jauda, lai apmierinātu vismaz 90 % no šāda pieprasījuma;

   (b) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām –, kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais ostā piestāšanas reižu skaits, ko veic Ro-Ro pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnu, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 40, – ir pietiekama krasta izejas jauda, lai apmierinātu vismaz 90 % no šāda pieprasījuma;

   (c) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām –, kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais ostā piestāšanas reižu skaits, ko veic pasažieru kuģi, kas nav Ro-Ro pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnu, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 25, – ir pietiekama krasta izejas jauda, lai apmierinātu vismaz 90 % no šāda pieprasījuma.

2. Nosakot ostā piestāšanas reižu skaitu, neņem vērā šādus ostā piestāšanas gadījumus:

   (a) piestāšana ostā, kad kuģis atrodas pie piestātnes mazāk nekā divas stundas, ko aprēķina, pamatojoties uz iznākšanas un ienākšanas laiku, kuru uzrauga saskaņā ar regulas priekšlikuma COM(2021)562 14. pantu;

   (b) tādu kuģu piestāšana ostā, kuros izmanto bezemisiju tehnoloģijas, kā norādīts regulas priekšlikuma COM(2021)562 III pielikumā;

   (c) neplānota piestāšana ostā drošības apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā.

3. Ja *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta atrodas uz salas, kas nav tieši savienota ar elektrotīklu, 1. punktu nepiemēro, līdz šāds savienojums nav pabeigts vai arī ir pieejama pietiekama uz vietas saražota jauda no tīras enerģijas avotiem.

*10. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi iekšējo ūdensceļu ostās*

Dalībvalstis nodrošina, ka:

   (a) līdz 2025. gada 1. janvārim visās *TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi;

   (b) līdz 2030. gada 1. janvārim visās *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi.

*11. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz* LNG *piegādi jūras ostās*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punktā minētajās *TEN-T* pamattīkla jūras ostās tiek izvietots atbilstošs skaits *LNG* uzpildes punktu, lai līdz 2025. gada 1. janvārim jūras kuģi varētu pārvietoties visā *TEN-T* pamattīklā. Dalībvalstis vajadzības gadījumā sadarbojas ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstīgu *TEN-T* pamattīkla pārklājumu.

2. Dalībvalstis savos valstu politikas regulējumos izraugās tās *TEN-T* pamattīkla jūras ostas, kam jānodrošina piekļuve 1. punktā minētajiem *LNG* uzpildes punktiem, ņemot vērā arī faktiskās tirgus vajadzības un norises.

*12. pants*

*Mērķrādītāji attiecībā uz stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visās *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostās lidostu administrācijas nodrošina stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi:

   (a) līdz 2025. gada 1. janvārim – pie visām izejām uz gaisa kuģi, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem;

   (b) līdz 2030. gada 1. janvārim – visās gaisa kuģu stāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem.

2. Dalībvalstis vēlākais no 2030. gada 1. janvāra veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 1. punktu piegādātā elektroenerģija nāk no elektrotīkla vai tiek ražota uz vietas kā atjaunīgā enerģija.

*13. pants*

*Valstu politikas regulējumi*

1. Katra dalībvalsts līdz 2024. gada 1. janvārim sagatavo un nosūta Komisijai projektu valsts politikas regulējumam par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu.

   Minētajā valsts politikas regulējumā ietver vismaz šādus elementus:

   (a) novērtējums par pašreizējo situāciju tirgū attiecībā uz alternatīvajām degvielām transporta nozarē un tā turpmāko attīstību un par alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, apsverot alternatīvo degvielu infrastruktūras intermodālo pieejamību un attiecīgā gadījumā pārrobežu nepārtrauktību;

   (b) valstu mērķrādītāji un mērķi saskaņā ar 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji;

   (c) valstu mērķrādītāji un mērķi alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai saistībā ar šā punkta l), m), n), o) un p) apakšpunktu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji;

(d) rīcībpolitikas un pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti šā punkta b) un c) apakšpunktā norādītie obligātie mērķrādītāji un mērķi;

(e) pasākumi, kas veicina piesaistītajiem transportlīdzekļu parkiem paredzētas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, īpaši ņemot vērā elektrouzlādes stacijas un ūdeņraža uzpildes stacijas sabiedriskā transporta pakalpojumiem un elektrouzlādes stacijas automobiļu koplietošanai;

(f) pasākumi, kas veicina un sekmē mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes staciju ieviešanu privātās vietās, kas nav publiski pieejamas;

(g) pasākumi alternatīvo degvielu infrastruktūras veicināšanai pilsētu mezglos, īpaši attiecībā uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem;

(h) pasākumi, kas veicina pietiekamu skaitu publiski pieejamu lieljaudas uzlādes punktu;

(i) pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka uzlādes punktu ierīkošana un ekspluatācija, arī divvirzienu uzlādes punktu ģeogrāfiskais sadalījums, veicina energosistēmas elastību un atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektrosistēmā;

(j) pasākumi, kas nodrošina, ka publiski pieejami uzlādes un uzpildes punkti ir piekļūstami vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti, proti, nodrošina atbilstību Direktīvas (ES) 2019/882 I un III pielikuma piekļūstamības prasībām;

(k) pasākumi, kas novērš iespējamos šķēršļus plānošanai, atļauju piešķiršanai un iepirkumam alternatīvo degvielu infrastruktūras jomā;

(l) alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas plāns lidostās, izņemot stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, īpaši gaisa kuģu ūdeņraža uzpildes un elektrouzlādes vajadzībām;

(m) plāns alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai jūras ostās – īpaši attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi – ostas pakalpojumiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/352[26];

(n) plāns alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai jūras ostās, izņemot *LNG* un krasta elektroapgādi jūras peldlīdzekļu vajadzībām, īpaši attiecībā uz ūdeņradi, amonjaku un elektroenerģiju;

(o) plāns alternatīvo degvielu ieviešanai iekšējo ūdensceļu transporta jomā, īpaši attiecībā uz ūdeņradi un elektroenerģiju;

(p) ieviešanas plāns, kurā iekļauti mērķi, galvenie atskaites punkti un nepieciešamais finansējums, ūdeņraža vai akumulatoru baterijas elektrovilcieniem tīkla segmentos, kas netiks elektrificēti.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā tiek ņemtas vērā to teritorijās esošo dažādo transporta veidu vajadzības, arī to transporta veidu vajadzības, kuriem ir pieejamas tikai nedaudzas alternatīvas fosilajām degvielām.

[26] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

3. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā attiecīgi tiek ņemtas vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, īpaši attiecībā uz sabiedriskā transporta uzlādes un uzpildes infrastruktūru, kā arī attiecīgo ieinteresēto personu intereses.

4. Vajadzības gadījumā dalībvalstis sadarbojas, konsultējoties vai izmantojot kopīgus politikas regulējumus, lai nodrošinātu, ka pasākumi, kas vajadzīgi šīs regulas mērķu sasniegšanai, ir saskaņoti un koordinēti. Konkrētāk, dalībvalstis sadarbojas alternatīvo degvielu izmantošanas stratēģiju izstrādē un attiecīgās ūdensceļu transporta infrastruktūras ieviešanā. Sadarbības procesā dalībvalstīm palīdz Komisija.

5. Alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalsta pasākumi atbilst attiecīgajiem LESD noteikumiem par valsts atbalstu.

6. Katra dalībvalsts dara sabiedrībai pieejamu savu valsts politikas regulējuma projektu un nodrošina, ka sabiedrībai laikus tiek dotas reālas iespējas piedalīties valsts politikas regulējuma projekta sagatavošanā.

7. Komisija novērtē valstu politikas regulējumu projektus un ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc 1. punktā minētās valsts politikas regulējuma projekta iesniegšanas dienas var sniegt ieteikumus dalībvalstij. Minētajos ieteikumos īpaši var pievērsties šādiem jautājumiem:

   (a) mērķrādītāju un mērķu vērienīgums, lai izpildītu 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantā noteiktos pienākumus;

   (b) rīcībpolitikas un pasākumi, kas saistīti ar dalībvalstu mērķiem un mērķrādītājiem.

8. Katra dalībvalsts savā valsts politikas regulējumā pienācīgi ņem vērā visus Komisijas ieteikumus. Ja attiecīgā dalībvalsts ieteikumus vai būtisku to daļu neņem vērā, šī dalībvalsts sniedz Komisijai rakstisku pamatojumu.

9. Līdz 2025. gada 1. janvārim katra dalībvalsts paziņo Komisijai savu galīgo valsts politikas regulējumu.

*14. pants*

*Ziņošana*

1. Katra dalībvalsts pirmo reizi līdz 2027. gada 1. janvārim un pēc tam reizi divos gados iesniedz Komisijai atsevišķu progresa ziņojumu par valsts politikas regulējuma īstenošanu.

2. Progresa ziņojumos ietver I pielikumā uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 13. pantā minētie valstu mērķrādītāji un mērķi.

3. Dalībvalsts regulatīvā iestāde vēlākais līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam periodiski reizi trijos gados novērtē, kā uzlādes punktu ieviešana un ekspluatācija varētu sekmēt to, ka elektrotransportlīdzekļi vēl vairāk veicina energosistēmas elastību, tostarp to dalību elektroenerģijas balansēšanas tirgū, un atjaunīgās elektroenerģijas turpmāku absorbciju. Minētajā novērtējumā ņem vērā visu veidu uzlādes punktus – gan publiskos, gan privātos – un sniedz ieteikumus attiecībā uz veidu, atbalsta tehnoloģiju un ģeogrāfisko sadalījumu, lai veicinātu lietotāju spēju sistēmā integrēt savus elektrotransportlīdzekļus. Novērtējumu dara publiski

pieejamu. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus papildu uzlādes punktu ieviešanai un iekļauj tos 1. punktā minētajā progresa ziņojumā. Novērtējumu un pasākumus sistēmu operatori ņem vērā tīkla attīstības plānos, kas minēti Direktīvas (ES) 2019/944 32. panta 3. punktā un 51. pantā.

4. Pamatojoties uz pārvades sistēmas operatoru un sadales sistēmas operatoru sniegtajiem ievaddatiem, dalībvalsts regulatīvā iestāde vēlākais līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam periodiski reizi trijos gados novērtē divvirzienu uzlādes potenciālo ietekmi uz atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektroenerģijas sistēmā. Novērtējumu dara publiski pieejamu. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus, ar ko pielāgo divvirzienu uzlādes punktu pieejamību un ģeogrāfisko sadalījumu gan publiskās, gan privātās teritorijās, un ietver tos 1. punktā minētajā progresa ziņojumā.

5. Komisija pieņem norādījumus un veidnes attiecībā uz valstu politikas regulējumu saturu, struktūru un formātu un to valstu progresa ziņojumu saturu, kuri dalībvalstīm jāiesniedz saskaņā ar 13. panta 1. punktu un sešus mēnešus pēc 24. pantā minētās dienas. Komisija var pieņemt norādījumus un veidnes, kas atvieglotu jebkādu citu šīs regulas noteikumu efektīvu piemērošanu visā Savienībā.

*15. pants*

*Valstu politikas regulējumu un progresa ziņojumu pārskatīšana*

1. Līdz 2026. gada 1. janvārim Komisija novērtē saskaņā ar 13. panta 9. punktu dalībvalstu paziņotos valstu politikas regulējumus un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par valstu politikas regulējumu novērtējumu un to saskaņotību Savienības līmenī, arī pirmo novērtējumu par 13. panta 1. punktā minēto valstu mērķrādītāju un mērķu paredzamo sasniegšanas līmeni.

2. Komisija novērtē dalībvalstu saskaņā ar 14. panta 1. punktu iesniegtos progresa ziņojumus un attiecīgi sniedz ieteikumus dalībvalstīm, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto mērķu un pienākumu sasniegšanu. Pēc šiem ieteikumiem dalībvalstis sešu mēnešu laikā pēc Komisijas ieteikumu saņemšanas izdod atjauninātu progresa ziņojumu.

3. Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par to, kā novērtēti saskaņā ar 14. panta 1. punktu iesniegtie progresa ziņojumi, vienu gadu pēc tam, kad dalībvalstis ir iesniegušas valstu progresa ziņojumus. Šajā novērtējumā iekļauj novērtējumu par:

   (a) dalībvalstu līmenī panākto progresu mērķrādītāju un mērķu sasniegšanā;

   (b) attīstības saskaņotību Savienības līmenī.

4. Pamatojoties uz valstu politikas regulējumiem un dalībvalstu progresa ziņojumiem saskaņā ar 13. panta 1. punktu un 14. panta 1. punktu, Komisija publicē un regulāri atjaunina informāciju par valstu mērķrādītājiem un mērķiem, ko katra dalībvalsts iesniegusi attiecībā uz:

   (a) publiski pieejamu uzlādes punktu un staciju skaitu, atsevišķi par mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un lielas

noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un saskaņā ar III pielikumā noteikto iedalījumu kategorijās;

(b) publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu skaitu;

(c) krasta elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;

(d) stāvošu gaisa kuģu elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;

(e) *LNG* uzpildes punktu skaitu *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;

(f) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu *LNG* uzpildes punktu skaitu;

(g) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu *CNG* uzpildes punktu skaitu;

(h) citu alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes punktiem *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;

(i) citu alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes punktiem *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;

(j) dzelzceļa transportam paredzētiem uzpildes un uzlādes punktiem.

*16. pants*

*Progresa pārraudzība*

1. Līdz 28. februārim nākamajā gadā pēc šīs regulas stāšanās spēkā un pēc tam katru gadu līdz tam pašam datumam dalībvalstis saskaņā ar III pielikuma prasībām paziņo Komisijai kopējo kumulatīvo uzlādes izejas jaudu, publiski pieejamo uzlādes punktu skaitu un to akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu skaitu, kas to teritorijā reģistrēti un atrodas iepriekšējā gada 31. decembrī.

2. Ja no šā panta 1. punktā minētā ziņojuma vai no jebkādas Komisijai pieejamas informācijas izriet, ka pastāv risks, ka dalībvalsts nesasniegs 3. panta 1. punktā minētos valsts mērķrādītājus, Komisija var izdot attiecīgu konstatējumu un pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij veikt korektīvus pasākumus, lai sasniegtu valsts mērķrādītājus. Trīs mēnešu laikā pēc Komisijas konstatējuma saņemšanas attiecīgā dalībvalsts Komisijai paziņo korektīvos pasākumus, ko tā plāno īstenot, lai sasniegtu 3. panta 1. punktā noteiktos mērķus. Korektīvie pasākumi ietver papildu darbības, ko dalībvalsts veic, lai sasniegtu 3. panta 1. punktā noteiktos mērķrādītājus, un skaidru darbību grafiku, kas ļauj novērtēt ikgadējo progresu šo mērķrādītāju sasniegšanā. Ja Komisija atzīst, ka korektīvie pasākumi ir apmierinoši, attiecīgā dalībvalsts atjaunina savu jaunāko progresa ziņojumu, kas minēts 14. pantā, ar šiem korektīvajiem pasākumiem un iesniedz to Komisijai.

*17. pants*

*Informācija lietotājiem*

1. Tiek darīta pieejama būtiska, konsekventa un skaidra informācija par tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var regulāri uzpildīt ar atsevišķām tirgū laistām degvielām vai uzlādēt uzlādes punktos. Minēto informāciju dara pieejamu mehānisko transportlīdzekļu rokasgrāmatās, uzpildes un uzlādes punktos, mehāniskajos transportlīdzekļos un mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības vietās dalībvalstu teritorijā. Šī prasība attiecas uz visiem tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to rokasgrāmatām, kas laisti tirgū pēc 2016. gada 18. novembra.

2. Transportlīdzekļu un infrastruktūras savietojamības identifikācija, kā arī degvielu un transportlīdzekļu savietojamības identifikācija, kas minēta 1. punktā, atbilst II pielikuma 9.1. un 9.2. punktā minētajām tehniskajām specifikācijām. Ja minētie standarti attiecas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, grafiskais attēlojums ir vienkāršs un viegli saprotams un to izvieto skaidri redzamā veidā:

   (a) uz attiecīgajiem sūkņiem un to sprauslām visos uzpildes punktos – no dienas, kad degvielas tiek laistas tirgū, vai

   (b) visu degvielas tvertņu uzpildes atveres vāciņu tiešā tuvumā visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas ir ieteikti un piemēroti attiecīgajai degvielai, un transportlīdzekļu rokasgrāmatās, kad šādi mehāniskie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū pēc 2016. gada 18. novembra.

3. Ja degvielas uzpildes stacijā uzrāda degvielas cenas, attiecīgā gadījumā informācijas nolūkos uzrāda attiecīgo vienības cenu salīdzinājumu, īpaši attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi, ievērojot II pielikuma 9.3. punktā minēto alternatīvo degvielu vienības cenu salīdzināšanas kopīgo metodoloģiju.

4. Ja Eiropas standartos, kas nosaka degvielas tehniskās specifikācijas, nav ietverti marķēšanas noteikumi par atbilstību attiecīgajiem standartiem, ja marķēšanas noteikumi neattiecas uz grafisko attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmām, vai ja marķēšanas noteikumi nav piemēroti šīs regulas mērķu sasniegšanai, Komisija 1. un 2. punkta vienādas īstenošanas nolūkā var:

   (a) pilnvarot *ESO* izstrādāt saderības marķējuma specifikācijas,

   (b) pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka saderības grafisko attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, attiecībā uz degvielām, kuras ir ieviestas Savienības tirgū un kuras saskaņā ar Komisijas novērtējumu veido vismaz 1 % no kopējā pārdotā apjoma vairāk nekā vienā dalībvalstī.

5. Ja tiek atjaunināti attiecīgo Eiropas standartu marķēšanas noteikumi, pieņemti īstenošanas akti par marķēšanu vai vajadzības gadījumā izstrādāti jauni alternatīvo degvielu Eiropas standarti, attiecīgās marķēšanas prasības piemēro visiem uzpildes un uzlādes punktiem un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas dalībvalstu teritorijā reģistrēti 24 mēnešus pēc noteikumu attiecīgās atjaunināšanas vai pieņemšanas.

*18. pants*

*Datu sniegšana*

1. Dalībvalstis izraugās identifikācijas reģistrācijas organizāciju (*IDRO*). *IDRO* vēlākais vienu gadu pēc 24. pantā minētās dienas izdod un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, ar ko identificē vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus.

2. Publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatori vai – saskaņā ar vienošanos starp tiem – šo punktu īpašnieki nodrošina statisko un dinamisko datu pieejamību par alternatīvo degvielu infrastruktūru, ko tie apkalpo, un ļauj piekļūt minētajiem datiem bez maksas, izmantojot valstu piekļuves punktus. Dara pieejamus šādus datu veidus:

   (a) statiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem:

      i) uzlādes vai uzpildes punkta ģeogrāfiskā atrašanās vieta,

      ii) savienotāju skaits,

      iii) cilvēkiem ar invaliditāti paredzēto stāvvietu skaits,

      iv) uzlādes un uzpildes stacijas īpašnieka un operatora kontaktinformācija;

   (b) papildu statiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem uzlādes punktiem:

      i) identifikācijas (ID) kodi, vismaz attiecībā uz uzlādes punkta operatoru un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, kas attiecīgajā uzlādes punktā piedāvā pakalpojumus, kā minēts 1. punktā,

      ii) savienotāja tips,

      iii) strāvas veids (maiņstrāva/līdzstrāva),

      iv) izejas jauda (kW);

   (c) dinamiskie dati par visiem to apkalpotajiem uzlādes un uzpildes punktiem:

      i) darbības statuss (darbojas/nedarbojas),

      ii) pieejamība (aizņemts/brīvs),

      iii) *ad hoc* cena.

3. Dalībvalstis visām ieinteresētajām personām atklātā un nediskriminējošā veidā nodrošina datu piekļūstamību, izmantojot savu valsts piekļuves punktu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES[27].

4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 17. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai:

   (a) 2. punktā norādītajiem datu veidiem pievienotu vēl citus datu veidus;

   (b) precizētu elementus, kas saistīti ar datu formātu, kādā šos datus dara pieejamus, kā arī to iegūšanas biežumu un kvalitāti;

   (c) noteiktu sīki izstrādātas procedūras, kas ļauj sniegt 2. punktā prasītos datus un apmainīties ar tiem.

[27] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

*19. pants*

*Kopējās tehniskās specifikācijas*

1. Elektrotransportlīdzekļiem paredzēti parastās jaudas uzlādes punkti, izņemot bezvadu vai induktīvās vienības, kuri ierīkoti vai atjaunoti no 24. pantā minētās dienas, atbilst vismaz tām tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas II pielikuma 1.1. punktā.

2. Elektrotransportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti, izņemot bezvadu vai induktīvās vienības, kuri ierīkoti vai atjaunoti no 24. pantā minētās dienas, atbilst vismaz tām tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas II pielikuma 1.2. punktā.

3. Publiski pieejamie ūdeņraža uzpildes punkti, kuri ierīkoti vai atjaunoti no 24. pantā minētās dienas, atbilst tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas II pielikuma 3.1., 3.2., 3.3. un 3.4. punktā.

4. Jūras transportam paredzētas krasta elektroapgādes iekārtas, kuras ierīkotas vai atjaunotas no 24. pantā minētās dienas, atbilst tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas II pielikuma 4.1. un 4.2. punktā.

5. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti *CNG* uzpildes punkti, kuri ierīkoti vai atjaunoti no 24. pantā minētās dienas, atbilst tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas II pielikuma 8. punktā.

6. Komisija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1025/2012 10. pantu var pieprasīt Eiropas standartizācijas organizācijām izstrādāt Eiropas standartu projektus, kas nosaka tehniskās specifikācijas jomās, kuras minētas šīs regulas II pielikumā un attiecībā uz kurām tā nav pieņēmusi kopējas tehniskās specifikācijas.

7. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 17. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai:

   (a) papildinātu šo pantu ar kopējām tehniskajām specifikācijām nolūkā nodrošināt uzlādes un uzpildes infrastruktūras pilnīgu tehnisko sadarbspēju fizisku savienojumu un informācijas apmaiņas ziņā II pielikumā norādītajās jomās;

   (b) grozītu II pielikumu, atjauninot atsauces uz standartiem, kas norādīti minētajā pielikumā izklāstītajās tehniskajās specifikācijās.

*20. pants*

*Deleģēšanas īstenošana*

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 18. un 19. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 24. pantā minētās dienas. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 18. un 19. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru

deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 18. un 19. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par trim mēnešiem.

*21. pants*

*Komiteju procedūra*

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

3. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma iesniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļi ar vienkāršu balsu vairākumu.

*22. pants*

*Pārskatīšana*

Komisija līdz 2026. gada 31. decembrim pārskata šo regulu un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu tās grozīšanai.

*23. pants*

1. Direktīvu 2014/94/EK atceļ no 24. pantā minētās dienas.

2. Atsauces uz Direktīvu 2014/94/ES uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar IV pielikumā norādīto atbilstības tabulu.

*24. pants*

*Stāšanās spēkā*

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

| | |
|---|---|
| *Eiropas Parlamenta vārdā –*<br>*priekšsēdētājs* | *Padomes vārdā –*<br>*priekšsēdētājs* |