EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 07 14
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Šis pasiūlymas yra susijęs su naujo reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo parengimu. Naujuoju reglamentu bus panaikinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[1].

1.1. Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Judumas ir transportas labai svarbūs kiekvienam Europos gyventojui ir visai Europos ekonomikai. Laisvas asmenų ir prekių judėjimas per Europos Sąjungos vidaus sienas yra viena iš pagrindinių ES ir jos bendrosios rinkos laisvių. Judumas teikia daug socialinės ir ekonominės naudos Europos visuomenei ir įmonėms, tačiau taip pat daro vis didesnį poveikį aplinkai, be kita ko, dėl didėjančio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir vietos oro taršos, kenkiančių žmonių sveikatai ir gerovei.

2019 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė komunikatą „Europos žaliasis kursas“[2]. Europos žaliojo kurso komunikate raginama 90 proc. sumažinti transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį. Siekiama, kad iki 2050 m. ES taptų neutralaus poveikio klimatui ekonomika ir kartu siektų nulinės taršos tikslo. 2020 m. rugsėjo mėn. Komisija priėmė pasiūlymą dėl Europos klimato teisės akto, kuriuo siekiama iki 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m., ir užtikrinti, kad Europa atsakingai siektų neutralizuoti savo poveikį klimatui iki 2050 m.[3] Komunikate „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“[4] pabrėžiama, kad reikia laikytis holistinio požiūrio į didelio masto ir vietos infrastruktūros planavimą ir tinkamai plėtoti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, norint iki 2050 m. pasiekti, kad automobilių parką sudarytų beveik tik netaršūs automobiliai. 2021 m. balandžio 21 d. Taryba ir Parlamentas pasiekė preliminarų politinį susitarimą dėl Europos klimato teisės akto.

2020 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija“[5]. Strategijoje nustatyti ES transporto sistemos transformacijos įgyvendinimo metmenys ir konkretūs etapai, padėsiantys nuosekliai siekti, kad ateityje Europos transporto sistema būtų išmani ir darni. Transporto sektorius vis dar labai priklauso nuo iškastinio kuro. Prioritetinis tikslas siekiant, kad visų rūšių transportas taptų tvaresnis, yra skatinti didesnį netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir lėktuvų naudojimo mastą, taip pat degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų naudojimą visų rūšių transporto priemonėse.

Pradedant naudoti daugiau degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų, kartu būtina geografiniu požiūriu sąžiningai formuoti visuotinį įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros tinklą, kad būtų galima pradėti plačiai naudoti visų rūšių mažataršes ir netaršias transporto priemones. Visų pirma lengvųjų automobilių rinkose didžioji dalis vartotojų prie netaršių transporto priemonių pereis tik tada, kai bus tikri, kad įkrauti savo transporto priemones arba įsipilti degalų galės bet kurioje ES vietoje ir taip pat lengvai, kaip šiuo metu važinėdami įprastais degalais varomomis transporto priemonėmis. Svarbu, kad nė vienas ES regionas ar teritorija nebūtų palikti nuošalyje ir kad rengiant bei įgyvendinant nacionalines politikos sistemas būtų tinkamai atsižvelgta į regioninius

[1] OL L 307, 2014 10 28, p. 1.
[2] COM(2019) 640 *final*.
[3] COM(2020) 563 *final*.
[4] COM(2020) 562 *final*.
[5] COM(2020) 789 *final*.

alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo skirtumus.

ES bendrų tokios infrastruktūros diegimo priemonių sistema nustatyta Direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (toliau – direktyva). Ja reikalaujama, kad valstybės narės įdiegtų nacionalines politikos sistemas, siekiant sukurti alternatyviųjų degalų rinkas ir užtikrinti, kad būtų įrengta pakankamai viešųjų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų, visų pirma siekiant sudaryti sąlygas laisvam tokių transporto priemonių ir laivų tarpvalstybiniam judėjimui TEN-T tinkle. Savo neseniai paskelbtoje Direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo taikymo ataskaitoje Komisija pažymėjo, kad padaryta tam tikra direktyvos įgyvendinimo pažanga[6]. Vis dėlto akivaizdūs ir dabartinės politikos sistemos trūkumai: kadangi nenustatyta išsami ir privaloma metodika, kuria remdamosi valstybės narės galėtų apskaičiuoti planinius rodiklius ir patvirtinti priemones, jų užmojai, susiję su planinių rodiklių nustatymu ir atitinkamomis politikos priemonėmis, labai skiriasi. Ataskaitoje daroma išvada, kad visą ES apimančio visuotinio ir visapusiško alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo nėra. Europos Audito Rūmai savo specialiojoje ataskaitoje dėl įkrovimo infrastruktūros taip pat pažymėjo, kad tebėra kliūčių keliauti elektromobiliais po visą ES ir kad įkrovimo infrastruktūra Sąjungoje turi būti diegiama sparčiau[7].

Komisija atliko šios direktyvos *ex post* vertinimą[8]. Atlikus vertinimą nustatyta, kad direktyva nėra tinkamai pritaikyta siekiui iki 2030 m. įgyvendinti didesnio užmojo klimato srities tikslus. Pagrindinės problemos susijusios su tuo, kad valstybių narių infrastruktūros planavimui apskritai trūksta užmojo, nuoseklumo ir darnos, o tai lemia nepakankamą ir netolygų infrastruktūros pasiskirstymą. Tebėra problemų dėl fizinių jungčių sąveikumo, taip pat kyla ir naujų problemų, susijusių su ryšių standartais, įskaitant įvairių elektromobilumo ekosistemos dalyvių keitimąsi duomenimis. Galiausiai, vartotojams trūksta skaidrios informacijos ir bendrų mokėjimo sistemų, todėl jų pritarimas menkas. Jeigu ES nesiims tolesnių veiksmų, šis sąveikios, lengvai naudojamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros trūkumas greičiausiai taps kliūtimi, trukdančia augti mažataršių ir netaršių transporto priemonių, laivų, o ateityje ir orlaivių rinkai.

Šis pasiūlymas yra viena iš politikos iniciatyvų, susijusių tarpusavyje ir sudarančių pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį („Fit for 55“). Šios politikos iniciatyvos atitinka veiksmus, kurių reikia imtis visuose ekonomikos sektoriuose, kad būtų papildytos nacionalinės pastangos pasiekti didesnio užmojo 2030 m. klimato srities tikslus, kaip aprašyta 2021 m. Komisijos darbo programoje[9].

Šia iniciatyva siekiama užtikrinti, kad visoje ES būtų suformuotas tinkamas naudoti tankus ir platus alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklas. Visi alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių (įskaitant laivus ir orlaivius) naudotojai turi galėti lengvai judėti po ES, naudodamiesi pagrindine infrastruktūra – greitkeliais, uostais ir oro uostais. Konkretūs tikslai: i) užtikrinti būtinąją infrastruktūrą, kad būtų remiamas reikiamas alternatyviaisiais degalais varomų visų rūšių transporto priemonių naudojimas visose valstybėse narėse, kad būtų pasiekti ES klimato politikos tikslai; ii) užtikrinti visišką infrastruktūros sąveikumą; iii) užtikrinti visapusišką vartotojų informavimą ir tinkamas mokėjimo galimybes.

---

6 COM(2021) 103 *final*.

7 Europos Audito Rūmų 2021 m. specialioji ataskaita 05/2021 „Elektra varomų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra. Įkrovimo stočių padaugėjo, bet nevienodas jų diegimas apsunkina keliones visoje ES“.

8 SWD(2021) 637, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo vertinimas.

9 COM(2020) 690 *final*.

Norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslą sumažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir sukurti bendrą ES transporto rinką, reikia, kad Europos mažataršių ir netaršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių tinklas būtų visapusiškai sujungtas ir kad naudotojai galėtų sklandžiai juo naudotis. Tam reikia pakankamo infrastruktūros masto ir visapusiško tarpvalstybinio sąveikumo. Padėti pasiekti šiuos tikslus gali tik bendra Europos teisės aktų sistema. Šia iniciatyva bus padedama darniai ir nuosekliai plėtoti transporto priemonių parkus, diegti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą, naudotojams teikti informaciją bei paslaugas.

1.2. Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Ši iniciatyva dera su kitomis pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinio politikos iniciatyvomis. Šia iniciatyva visų pirma papildomi: i) reglamentai, kuriais nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių[10] bei sunkiųjų transporto priemonių[11] išmetamo CO_2 normos; ir ii) pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl naujų išmetamo CO_2 normų nustatymo naujiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms po 2020 m., taip pat įtrauktas į pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį[12]. Išmetamo CO_2 normos yra didelis postūmis naudoti netaršias ir mažataršes transporto priemones, tačiau dėl to taip pat atsiranda alternatyviųjų degalų infrastruktūros poreikis. Šia iniciatyva bus sudarytos sąlygos šiam pokyčiui įvykti, nes bus užtikrinta, kad lengvosioms ir sunkiosioms kelių transporto priemonėms būtų sukurta pakankama viešoji įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra.

Ši iniciatyva taip pat glaudžiai susijusi su peržiūrima Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva[13], siūlomais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (iniciatyva „RefuelEU Aviation“)[14] ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje (iniciatyva „FuelEU Maritime“)[15], kuriuose nustatomi įpareigojimai dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų pasiūlos ir paklausos. Kiekviena iš tų priemonių skatinama didinti vienos arba kelių rūšių transporto tvarių alternatyviųjų degalų pasiūlą arba paklausą.

Vandens transporto srityje šia iniciatyva įgyvendinamas aiškus Europos žaliojo kurso reikalavimas įpareigoti prisišvartavusius laivus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Ja visiškai papildoma iniciatyva „FuelEU Maritime“, nes užtikrinama, kad uostuose būtų įrengti pakankami pajėgumai tiekti nuo kranto elektrą prisišvartavusiems keleiviniams laivams (įskaitant keleivinius įvažiuojamuosius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir

---

10 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, OL L 111, 2019 4 25, p. 13.

11 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB, OL L 198, 2019 7 25, p. 202).

12 COM(2021) 556. Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631.

13 Direktyva (ES) 2018/2001.

14 Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo, COM(2021) 561.

15 Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, COM(2021) 562.

kruizinius laivus) ir konteinervežiams ir kad būtų tenkinama dujų, kurioms gaminti nenaudojami iškastiniai ištekliai (t. y. suskystintų gamtinių biodujų ir sintetinio dujinio kuro (sintetinių dujų)), paklausa. Prisišvartavusių skirtingų kategorijų keleivinių laivų galios poreikio charakteristikos skiriasi, dėl to skiriasi ir investicijų poreikis uoste. Jis turi būti derinamas su skirtingomis uostų veiklos ypatybėmis, įskaitant išdėstymą ir terminalus. Dėl šios priežasties, palyginti su iniciatyva „FuelEU Maritime“, keleiviniai laivai turi būti skirstomi į dar dvi kategorijas: keleivinių įvažiuojamųjų bei greitaeigių keleivinių laivų kategoriją ir kitų keleivinių laivų, t. y. kruizinių laivų, kategoriją. Todėl kartu su iniciatyva „FuelEU Maritime“ padedama spręsti dabartinę dilemą „višta ar kiaušinis“ – labai mažai laivų naudotojų pageidauja prisijungti prie elektros tinklo, kai laivas prisišvartavęs, ir dėl to uostams mažiau patrauklu investuoti į elektros tiekimą nuo kranto. Ribotas elektros tiekimo nuo kranto diegimas uostuose kelia riziką, kad uostai negalės konkuruoti vienodomis sąlygomis, ypač ankstyvieji investuotojai, nes laivai, kuriuose nėra nuo kranto tiekiamą elektrą naudoti pritaikytos įrangos, gali pakeisti savo maršrutus. Todėl svarbu jūrų uostams nustatyti būtinuosius reikalavimus visame TEN-T tinkle.

Šia iniciatyva taip pat papildoma iniciatyva „ReFuelEU Aviation“. Ja papildomas tos iniciatyvos siekis skatinti naudoti tvarius aviacinius degalus, kuriems iš esmės nereikia atskiros pildymo infrastruktūros, nustatant nuostatas dėl elektros tiekimo visiems oro uoste stovintiems orlaiviams ir taip remiant aviacijos sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą.

Be pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, Komisija atsižvelgs į papildomos mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklos poreikį, visų pirma pasitelkdama bendrai suplanuotą Neutralaus poveikio klimatui vandens transporto partnerystę, pasiūlytą technologijų programos „Waterborne“ ir įgyvendinamą pagal programą „Europos horizontas“, bendrąją įmonę „Švarus dangus 2“ ir Švariojo vandenilio bendrąją įmonę, sinergiškai veikiančią kartu su šiomis abiem transporto partnerystėmis.

Ši iniciatyva taip pat dera su Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos peržiūra. Ja siekiama užtikrinti, kad įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros trūkumas nebūtų kliūtis apskritai plėsti degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų naudojimą transporto sektoriuje, kur jiems reikalinga atskira infrastruktūra. Sąjungos lygmeniu nėra Direktyvai dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo lygiavertės politikos priemonės, kuria būtų galima užtikrinti, kad viešoji įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra panašiu būdu būtų diegiama visoms transporto rūšims. Ši iniciatyva taip pat glaudžiai susijusi su būsimu pasiūlymu peržiūrėti Reglamentą dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių[16]. Planuojama to reglamento peržiūra bus grindžiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, jau įdiegta įgyvendinant atskirus TEN-T tinklo koridorių projektus, ir ją papildys. Nuosekliai pateikiant kryžmines nuorodas į šios iniciatyvos nuostatas, peržiūrėtu reglamentu bus užtikrinta pakankama TEN-T pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo aprėptis.

Užtikrinant, kad būtų sukurta mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms ir laivams būtina infrastruktūra, šia iniciatyva taip pat bus papildytos kitos pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinio politikos iniciatyvos, kuriomis skatinama tokių transporto priemonių paklausa, nustatant kainų signalus, kurie apimtų išorinį iškastinio kuro poveikį klimatui ir aplinkai; tokios iniciatyvos yra apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos[17] peržiūra ir ES energijos mokesčių direktyvos[18] peržiūra.

---

16 Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013.

17 Direktyva 2003/87/EB.

18 Direktyva 2003/96/EB.

1.3. Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Ši iniciatyva turi veikti sinergiškai su Pastatų energinio naudingumo direktyva[19], kuria reglamentuojama privati įkrovimo infrastruktūra nustatant įkrovimo infrastruktūros diegimo pastatuose reikalavimus. Viešosios ir privačiosios įkrovimo infrastruktūros ryšys išsamiai aptartas poveikio vertinime, kuriuo grindžiama ši politikos iniciatyva.

Užtikrinant, kad būtų įdiegta mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms ir laivams būtina infrastruktūra, šia iniciatyva taip pat bus papildytos kelių apmokestinimo politikos pastangos, kuriomis taip pat siekiama skatinti tokių transporto priemonių paklausą. Tuo siekiama geriau įtraukti išorinį iškastinio kuro poveikį klimatui ir aplinkai, kaip numatyta Eurovinjetės direktyvoje[20] – jos peržiūra taip pat dabar atliekama.

Kita politikos priemonė, kuria siekiama paspartinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudojimo masto didėjimą, yra Netaršių transporto priemonių direktyva[21]. Platesnis infrastruktūros prieinamumas ir spartesnis netaršių ir mažataršių transporto priemonių diegimas netiesiogiai palengvins netaršių transporto priemonių naudojimą viešojo transporto parkuose. Tačiau viešojo transporto (ypač autobusų) parkai paprastai naudoja savo pačių, o ne viešosios infrastruktūros įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus. Sąveika su direktyva daugiausia susijusi su standartizavimu, kad būtų užtikrintas sąveikumas.

ES transporto priemonių parke naudoti daugiau vandenilinių transporto priemonių ir elektrinių transporto priemonių su baterijomis taip pat yra svarbi Komisijos parengtos Vandenilio strategijos[22] ir Energetikos sistemos integravimo strategijos[23] dalis; nepakankamas tokioms transporto priemonėms tinkamos infrastruktūros prieinamumas keltų pavojų šiems užmojams.

Šia iniciatyva sudaromos palankesnės sąlygos naudoti daugiau mažataršių ir netaršių transporto priemonių, todėl ja taip pat prisidedama prie nulinės taršos tikslo pagal Europos žaliąjį kursą, papildant teršalų išmetimo normas „Euro 6“ (lengviesiems automobiliams ir furgonams)[24] ir „Euro VI“ (autobusams ir sunkvežimiams)[25], kuriomis visoms transporto priemonėms nustatomos išmetamųjų teršalų kiekio ribos.

Galiausiai, ši iniciatyva įgyvendinama kartu su Intelektinių transporto sistemų direktyva[26] – Komisija ketina vėliau šiais metais pateikti pasiūlymą dėl šios direktyvos ir jos deleguotųjų aktų, visų pirma Deleguotojo reglamento dėl visoje Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų[27], peržiūros. Dėl sparčiai kintančios alternatyviųjų degalų duomenų aplinkos šioje iniciatyvoje reikia nurodyti atitinkamų duomenų, kuriuos reikia pateikti, tipus, derinant juos su bendra sistema, nustatyta Intelektinių transporto sistemų direktyva.

„Europos horizontas“ yra nauja ES mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimo programa[28]. Ja kovojama su klimato kaita, padedama siekti JT darnaus vystymosi tikslų ir skatinamas ES konkurencingumas ir ekonomikos augimas. 5 veiksmų grupės „Klimatas, energetika ir judumas“ veiksmais siekiama kovoti su klimato kaita užtikrinant, kad energetikos ir

19 Direktyva 2010/31/ES.
20 Direktyva 1999/62/EB.
21 Direktyva (ES) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 *final*.
23 COM(2020) 299.
24 Reglamentas (EB) Nr. 715/2007.
25 Reglamentas (EB) Nr. 595/2009.
26 Direktyva 2010/40/ES.
27 Deleguotasis reglamentas (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.

transporto sektoriai mažiau kenktų aplinkai, būtų veiksmingesni ir konkurencingesni, pažangesni, saugesni ir atsparesni. Europos moksliniai tyrimai ir inovacijos gali skatinti, nukreipti ir spartinti pokyčius skatinančią žaliojo kurso darbotvarkę – tai galėtų būti daroma nustatant kryptį, išbandant ir demonstruojant sprendimus, ieškant kompromisų ir užtikrinant, kad politika būtų nuosekli, palanki inovacijoms ir pagrįsta įrodymais. Nulinės taršos kelių transporto partnerystė (2ZERO), Sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo partnerystė (CCAM), Europos pramoninių baterijų vertės grandinės partnerystė („Batt4EU“), Švariojo vandenilio partnerystė, Perėjimo prie švarios energijos partnerystė ir Miestų pertvarkos siekiant tvarios ateities partnerystė atliks svarbų vaidmenį užtikrinant neutralaus poveikio klimatui ir aplinkai nekenkiantį judumą. Pagal programą „Europos horizontas“ vykdant neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misiją[29] siekiama remti ir skatinti 100 Europos miestų, kurie rodytų pavyzdį, kaip sistemingai persitvarkyti ir iki 2030 m. neutralizuoti savo poveikį klimatui.

Sanglaudos politikai teks pagrindinis vaidmuo padedant visiems regionams persitvarkyti siekiant žalesnės ir neutralaus poveikio klimatui Europos. Iš Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo gali būti remiamos investicijos į inovacijas ir diegimą, visų pirma mažiau išsivysčiusiose valstybėse narėse ir regionuose. Įgyvendinant sanglaudos politiką bus remiama darni, išmani ir atspari transporto sistema, apimant visas transporto rūšis ir visus transporto sistemos lygmenis, atsižvelgiant į konkrečius reikalavimus ir prioritetus, nustatytus nacionalinėse ir regioninėse programose.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

2.1. Teisinis pagrindas

Siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) nustatyta Sąjungos prerogatyva nustatyti nuostatas dėl bendros transporto politikos (VI antraštinė dalis, 90–91 straipsniai) ir dėl transeuropinių tinklų (XVI antraštinė dalis, 170–171 straipsniai). Atsižvelgiant į šią teisės sistemą, Sąjungos veiksmais užtikrinamas geresnis koordinavimas siekiant tolygiai ir plačiai diegti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, užuot pasikliovus tik valstybėmis narėmis. Taip sudaromos palankesnės sąlygos tiek privatiems naudotojams, tiek įmonėms visoje Sąjungoje keliauti alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis. Tai taip pat padeda užkirsti kelią tam, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūros trūkumas arba fragmentiškas diegimas netaptų potencialia kliūtimi užbaigti vidaus rinkos kūrimą ir neatgrasytų automobilių pramonės gaminti netaršias ir mažataršes transporto priemones.

Norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus mažinti transporto išmetamų teršalų kiekį (patvirtintus Darnaus ir išmanaus judumo strategija), reikia gerokai padidinti netaršių ir mažataršių transporto priemonių ir laivų skaičių. To nebus galima pasiekti be ištiso visiškai sąveikios alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo, kurio reikia, kad alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis būtų galima keliauti po visą Sąjungą. Kaip pažymėta priimant dabartinę direktyvą, valstybės narės negali tinkamai išplėtoti tokio tinklo veikdamos kiekviena atskirai; taigi, reikalingi Sąjungos veiksmai.

[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.

2.2. Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Šių Sąjungos veiksmų pridėtinė vertė veiksmingumo, efektyvumo ir sinergijos požiūriu pabrėžiama dabartinės direktyvos vertinime, taip pat valstybių narių pateiktų nacionalinių įgyvendinimo ataskaitų vertinime. Iš vertinimo matyti, kad bendros ES sistemos kūrimas tam tikru mastu padėjo išvengti susiskaidymo. Tokia sistema padėjo rengti nacionalinę alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimo politiką visose valstybėse narėse ir šiame sektoriuje sukurti vienodesnes sąlygas. Skatinant sąveikumą, propaguojant tinkamus techninius standartus ir nustatant panašaus laikotarpio planinius rodiklius, Sąjungos lygmens veiksmais pavyko sutaupyti lėšų ir geriau jas panaudoti sudarant palankesnes sąlygas siekti masto ekonomijos, išvengiant pastangų ir išteklių dubliavimo ir finansuojant investicijas į infrastruktūrą. Direktyvos įgyvendinimas (ir jį papildanti veikla) palengvino atitinkamų pramonės sektorių ir viešųjų subjektų bendradarbiavimą ir keitimąsi informacija apie alternatyviuosius degalus. Tikėtina, kad be direktyvos tokio bendradarbiavimo nebūtų.

Labai mažai tikėtina, kad be Sąjungos įsikišimo būtų sukurtas ištisas visiškai sąveikios alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklas, apimantis visas valstybes nares, ir taip būtų užtikrinta galimybė alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis keliauti po visą Sąjungą. Jis yra būtina tokių transporto priemonių naudojimo masto didėjimo visoje Sąjungoje sąlyga, o tai savo ruožtu labai svarbu tam, kad ES pasiektų savo didesnius 2030 m. klimato srities užmojus.

2.3. Proporcingumo principas

Pagal proporcingumo principą šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nustatytiems tikslams pasiekti. Visos priemonės laikomos proporcingomis pagal jų poveikį, kaip nurodyta prie šios iniciatyvos pridedamame poveikio vertinime[30]. Siūloma priemone valstybės narės labiau įpareigojamos užtikrinti, kad Sąjungoje būtų įdiegta pakankama alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių įkrovimo ir degalų pildymo viešoji infrastruktūra. Tai būtina, kad ES galėtų įgyvendinti didesnius 2030 m. klimato ir energetikos srities užmojus ir pasiekti bendrą tikslą iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui; šį tikslą, be kita ko, atspindi lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 normos ir tokioms transporto priemonėms užtikrinamos tarpvalstybinės- jungtys TEN-T pagrindiniame ir visuotiniame tinkluose.

Iš dabartinės direktyvos įgyvendinimo patirties matyti, kad ši persvarstyta intervencija yra būtina. Įgyvendinant dabartinę direktyvą valstybėse narėse infrastruktūra diegiama netolygiai ir nesukuriamas tankus ir platus alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklas, kurio reikia. Tai visapusiškai parodyta Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo taikymo[31] ir poveikio vertinime, kuriuo grindžiama ši iniciatyva. Problemos pobūdis ir mastas valstybėse narėse yra panašūs, be to, esama įrodymų, kad alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms reikia užtikrinti tarpvalstybines- jungtis Sąjungoje ir kad tas užtikrinimas turi pridėtinės vertės, ir tuo tinkamai pateisinami Sąjungos veiksmai.

Šia iniciatyva sukuriama stabili ir skaidri politikos sistema, padedanti kurti atviras ir konkurencingas rinkas, taip skatinant investicijas į visoms transporto rūšims skirtą įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą. Ja nustatomas bendras būtinasis reikalavimas, nuo kurio atsispyrus galima pradėti plačiau diegti infrastruktūrą, reaguojant į transporto priemonių paklausą rinkose, remiantis aiškiu ir skaidriu tikslų mechanizmu, taikomu visoje Sąjungoje.

---

30 SWD(2021) 631, poveikio vertinimas, pridedamas prie Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, pasiūlymo.

31 COM(2021) 103 *final*.

2.4. Priemonės pasirinkimas

Nors atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad direktyva yra tinkamiausia politikos galimybė, Komisija nusprendė siūlyti reglamentą. Pasirinkus reglamentą visose valstybėse narėse būtų sparčiai ir nuosekliai plėtojamas tankus ir platus visiškai sąveikios įkrovimo infrastruktūros tinklas. Šis sprendimas yra ypač pagrįstas atsižvelgiant į tai, kad reikia skubiai ir nuosekliai įgyvendinti valstybės narės lygmeniu pagal nacionalinį transporto priemonių parką nustatytus būtinuosius diegimo tikslus ir privalomus atstumu grindžiamus TEN-T tinklo tikslus, nes pirmieji siūlomi rodikliai turėtų būti pasiekti jau iki 2025 m. Per šį laikotarpį visoje Sąjungoje tokiu pačiu tempu ir tokiomis pačiomis sąlygomis sukurti pakankamai tankų ir platų netaršių ir mažataršių transporto priemonių įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros tinklą yra labai svarbu, kad būtų remiamas labai reikalingas spartesnis netaršių ir mažataršių transporto priemonių plitimas rinkoje. Tam reikia dar iki 2025 m. numatyti ir parengti valstybių narių planus ir priemones tiems tikslams pasiekti. Naujuoju reglamentu valstybėms narėms nustatomi aiškiai privalomi ir tiesiogiai taikomi įpareigojimai nacionaliniu lygmeniu ir užtikrinamas nuoseklus ir laiku vykdomas jų taikymas ir įgyvendinimas visoje ES. Taip išvengiama perkėlimo į nacionalinę teisę vėlavimo ir nenuoseklumo rizikos ir kartu sudaromos aiškios vienodos sąlygos rinkoms, ir tai padės visoje Sąjungoje įdiegti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą. Reglamentu bus nustatytas patikimesnis valdymo mechanizmas, kurį taikant bus stebima valstybių narių pažanga siekiant tikslų ir valstybėms narėms bus suteikta galimybė nustatyti tinkamas paskatas, kad galėtų plėtotis konkurencingos įkrovimo rinkos. Aiškūs valstybių narių nacionalinių politikos sistemų, skirtų tikslams pasiekti, numatymo ir parengimo terminai, patikimi stebėsenos ir ataskaitų teikimo mechanizmai, taip pat nuostatos dėl valstybių narių taisomųjų priemonių gali padėti veiksmingai vykdyti bendrą stebėseną ir valdyti valstybių narių pastangas, kuriomis siekiama tikslų. Šia iniciatyva užtikrinamas toks požiūris.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

3.1. Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas

Pagal programą REFIT atlikus *ex post* vertinimą paaiškėjo, kad direktyva padėjo parengti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo valstybėse narėse politiką ir priemones, visų pirma vykdant reikalavimą parengti nacionalines politikos sistemas[32].

Tačiau vertinime taip pat atkreiptas dėmesys į dabartinės politikos sistemos trūkumus. Be to, pagrindinis direktyvos tikslas, t. y. užtikrinti nuoseklią rinkos plėtrą ES, nebuvo pasiektas. Trūkumų esama visų pirma šiose trijose srityse: i) nėra ištiso infrastruktūros tinklo, kurio reikia, kad būtų galima be pertrūkių keliauti visoje ES; ii) reikia papildomų bendrų techninių specifikacijų, kad, besiformuojant technologijoms, būtų užtikrintas sąveikumas; ir iii) trūksta išsamaus vartotojų informavimo, vienodų ir paprastų naudoti mokėjimo būdų ir visiško kainų skaidrumo visoje Sąjungoje.

Atlikus vertinimą padaryta išvada, kad nuo direktyvos priėmimo praėjus 6 metams bendra Europos alternatyviųjų degalų infrastruktūros rinka vis dar yra gana ankstyvame plėtros etape, nors tam tikrose ES dalyse rinkos tampa brandžiomis. Kadangi apskritai svarbu užtikrinti pakankamą infrastruktūrą, kad būtų remiamas atsižvelgiant į didesnius 2030 m. klimato srities užmojus reikiamas transporto priemonių ir laivų naudojimas, atliekant direktyvos vertinimą rekomenduota teisės aktą palikti galioti, bet jį peržiūrėti.

[32] SWD(2021) 637.

3.2. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Atliekant poveikio vertinimą su suinteresuotaisiais subjektais konsultuotasi įvairiomis formomis.

Viešos konsultacijos dėl šios iniciatyvos įžanginio poveikio vertinimo[33] vyko 2020 m. balandžio 6 d. – gegužės 4 d. Komisija gavo 86 atsakymus, daugiausia (61) iš įmonių ir verslo asociacijų. Be jų, atsakymų dėl įžanginio poveikio vertinimo pateikė NVO ir piliečiai, taip pat vienas miestų tinklas.

2020 m. balandžio 6 d. – birželio 29 d. vyko Komisijos surengtos atviros viešos konsultacijos. Per konsultacijas visi visuomenės nariai ir organizacijos buvo kviečiami prisidėti ir prie vertinimo, ir prie poveikio vertinimo[34]. Iš viso gauti 324 atsakymai.

Tiksliniai pokalbiai su suinteresuotaisiais subjektais ir apklausos nuo 2020 m. spalio mėn. iki 2021 m. sausio mėn.: Komisija surengė tiriamuosius pokalbius su ES lygmens pagrindinių suinteresuotųjų subjektų atstovais, visų pirma siekdama pagrįsti ir tiksliau suformuluoti bendrą problemą ir galimas politikos galimybes. Buvo surengti papildomi pokalbiai, o atitinkamų suinteresuotųjų subjektų, atstovaujančių valdžios institucijoms ir kitoms viešojo sektoriaus įstaigoms (nacionalinėms, regioninėms ir vietos valdžios institucijoms, ES įstaigoms), pramonės atstovams (įskaitant atitinkamas asociacijas) ir pilietinės visuomenės nariams (NVO, vartotojų grupėms), apklausa vykdyta internetu.

Tikslinės konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais 2020 m. gruodžio mėn. – 2021 m. vasario mėn. buvo surengtos už poveikio vertinimo išorės paramos tyrimą atsakingo konsultanto. Konsultacijos apėmė tikslines pagrindinių suinteresuotųjų subjektų apklausas ir tikslinius pokalbius bei prašymus pateikti konkrečią informaciją, visų pirma siekiant padėti parengti metodiką, pagal kurią būtų galima nustatyti, ar infrastruktūra diegiama pakankamai, ir padėti įvertinti galimų politikos priemonių poveikį.

3.3. Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Rengdama šią iniciatyvą Komisija rėmėsi direktyvos *ex post* vertinimo išvadomis[35]. Per konsultacijas suinteresuotieji subjektai pateikė daug informacijos, ją papildė informacija, kurią jie pateikė Komisijai *ad hoc* pagrindu. Didelė dalis poveikio vertinimo grindžiama papildomu išorės tyrimu, kurį atliko konsultantas[36]. Komisija taip pat plačiai konsultavosi su Darniojo transporto forumu – Komisijos Alternatyvių degalų ekspertų grupe. Konsultacijos su Darniojo transporto forumu vyko nuo 2018 m. spalio mėn. iki 2019 m. lapkričio mėn., daugiausia dėmesio buvo skirta problemoms ir būsimiems politikos poreikiams alternatyviųjų degalų infrastruktūros srityje[37]. Apskritai šaltinių, kuriais remtasi rengiant poveikio vertinimo ataskaitą, buvo daug, jie iš esmės buvo išsamūs ir tipiški įvairioms suinteresuotųjų subjektų grupėms.

3.4. Poveikio vertinimas

2021 m. balandžio 7 d. Reglamentavimo patikros valdyba gavo poveikio vertinimo ataskaitos projektą, o 2021 m. gegužės 7 d. pateikė teigiamą nuomonę. Valdyba laikėsi

---

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Mazatarses-transporto-priemones-ES-degalu-papildymo-ir-arba-ikrovimo-infrastrukturos-gerinimas_lt.

34 Atliekant vertinimą gauti atsiliepimai buvo analizuojami konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais ataskaitoje, kuria papildoma galutinė vertinimo ataskaita.

35 SWD(2021) 637.

36 *Poveikio vertinimo pagalbinio tyrimo galutinė ataskaita „Impact assessment on the revision of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (2014/94/EU)“*, 2021.

37 Šios veiklos rezultatai apibendrinti 2019 m. lapkričio mėn. Darniojo transporto forumo plenarinio posėdžio išsamioje ataskaitoje, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

nuomonės, kad ataskaitą būtų galima dar patobulinti: a) geriau apibūdinti galimybių skirtumus ir tai, kaip jos susijusios su nustatytomis problemomis; ir b) patikslinti ataskaitą, kad būtų aišku, ar numatomą poveikį nulemia ši konkreti iniciatyva, ar kita politika, ar jų abiejų derinys.

Galutinėje poveikio vertinimo ataskaitoje išsamiai apibūdinama ir įvertinama iniciatyvos pridėtinė vertė ir jos sąsajos su kitomis politikos iniciatyvomis. Tai galima rasti vertinimo ataskaitos 1.3, 3.3 ir 8.1 skirsniuose. Politikos galimybės išsamiai apibūdintos 5 skirsnyje, o išsami visų galimybių poveikio analizė pateikta 6 skirsnyje. Išanalizuotas politikos galimybes galima apibendrinti taip:

– *1 politikos galimybė* – **esminiai direktyvos pakeitimai.** Nacionalinių planinių rodiklių nustatymas ir nacionalinę politikos sistemos įgyvendinimo ataskaitų teikimas išliktų svarbiu ramsčiu, tik jis būtų sustiprintas pagal transporto priemonių parką nustačius privalomus lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų įrengimo tikslus. Dėl sunkiųjų transporto priemonių būtų nustatyti privalomi elektros įkrovimo prieigų ir vandenilio degalų pildymo punktų įrengimo TEN-T tinkle tam tikru atstumu tikslai, įskaitant ribotas nuostatas dėl vandenilio degalų pildymo miestų transporto mazguose. Taip pat būtų nustatyti privalomi elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams ir elektros tiekimo nuo kranto jūrų ir vidaus vandenų uostuose tikslai. Be to, siekiant padidinti sąveikumą ir pagerinti naudotojų informavimą, būtų atsižvelgta į tam tikrus infrastruktūros kokybės aspektus.

– *2 politikos galimybė* – **daugiau esminių direktyvos pakeitimų, nei pasirinkus 1 galimybę**. Be privalomų pagal transporto priemonių parką nustatomų lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų įrengimo tikslų, būtų nustatyti privalomi tikslai visame TEN-T tinkle tam tikru atstumu įrengti reikiamą kelių transporto priemonių infrastruktūrą, įskaitant sunkiųjų transporto priemonių infrastruktūrą miestų transporto mazguose. Ši galimybė taip pat apimtų išsamesnes nuostatas dėl TEN-T tinklo vandens ir oro uostų ir didesnį mokėjimo galimybių, fizinės infrastruktūros bei ryšių standartų ir vartotojų teisių įkrovimo metu suderinimą. Būtų sugriežtintos nuostatos dėl kainų skaidrumo ir kitokio vartotojų informavimo, įskaitant fizinį įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros ženklinimą.

– *3 politikos galimybė* – **direktyvos pakeitimas reglamentu** (taigi, pasirenkama griežčiausia privaloma teisinė priemonė). Be privalomų transporto priemonių parku ir atstumu grindžiamų tikslų pagal 2 galimybę, pagal šią galimybę būtų nustatyti papildomi su vieta susiję tikslai, taikomi lengvosioms elektrinėms transporto priemonėms, ir papildomi tikslai, taikomi sunkiosioms transporto priemonėms. Pasirinkus šią galimybę taip pat būtų gerokai padidintas užmojis uostų infrastruktūros srityje ir būtų privalomai nustatyta, kad naujuose greitojo įkrovimo punktuose vienintelis mokėjimo būdas būtų mokėjimas per mokėjimo terminalą.

Kadangi 2 galimybe užtikrinama geriausia pasiektų tikslų ir įgyvendinimo sąnaudų pusiausvyra, ji laikoma geriausia politikos galimybe. Tačiau 2 politikos galimybė taip pat gali būti reglamentas, ir jis šiuo atveju turėtų greitesnį poveikį nuostatų įgyvendinimui. Reguliavimo priemonės pagal įvairias politikos galimybes išsamiai apibūdintos poveikio vertinime.

3.5. Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

Siekiant remti reikiamą netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimą rinkoje,

reikia daug didesnio politikos užmojo, susijusio su pakankamos ir visiškai sąveikios įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros užtikrinimu, atsižvelgiant į bendrą politikos užmojį, nustatytą pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinyje ir su juo susijusiose politikos iniciatyvose. Reglamentavimo kokybė užtikrinama nustatant reikiamus būtinuosius reikalavimus valdžios institucijoms ir rinkos dalyviams. Su tuo susijusias didesnes valdžios institucijų išlaidas infrastruktūros plėtrai remti, ypač tose transporto tinklo dalyse, kuriose paklausa maža, reikia vertinti atsižvelgiant į gerokai padidėjusi naudotojų susidomėjimą ir didelio masto galimybes, kad rinka augs. Pagal pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį peržiūrėta politika paskatins netaršių transporto priemonių naudojimą rinkoje ir priežiūros paslaugas, teikiamas laivams, kuriuose įrengta nuo kranto tiekiamą elektrą naudoti pritaikyta įranga. Poveikio vertinime pateikta išsami sąnaudų ir naudos analizė, įskaitant 3 priede pateiktą santrauką.

Nors bendras politikos užmojis dėl peržiūros padidėja, peržiūra apima ir tam tikrus svarbius supaprastinimo aspektus. Šis supaprastinimas visų pirma yra susijęs su įkrovimo prieigų operatoriais ir judumo paslaugų teikėjais. Nustačius aiškius ir bendrus būtinuosius reikalavimus bus supaprastinta jų verslo veikla, nes visose valstybėse narėse jiems bus taikomi panašūs būtinieji reikalavimai. Dėl tokių reikalavimų bus paprasčiau infrastruktūra naudotis privatiems vartotojams ir įmonėms (dabar jiems reikia prisitaikyti prie daugybės naudojimo būdų), taip pat galės rastis geresnių verslo paslaugų inovacijų. Padidės vartotojų pasitikėjimas visos ES masto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros tinklo patikimumu, o tai padidins bendrą įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų pelningumą ir padės užtikrinti verslo stabilumą. Visi rinkos dalyviai ir naudotojų grupės vidutinės trukmės laikotarpiu gaus naudos dėl mažesnių informavimo išlaidų, be to, rinkos dalyviams sumažės teisės aktų laikymosi išlaidos, nes reglamente nustatyti infrastruktūros užtikrinimo reikalavimai bus geriau suderinti. Valdžios institucijoms taip pat gali būti naudinga nuosekli ES masto sistema, dėl kurios supaprastės derinimas su viešojo ir privačiojo sektorių rinkos dalyviais.

Poveikio vertinime nenustatyta jokių sričių, kuriose dėl šios iniciatyvos planuojamų nuostatų MVĮ, palyginti su visomis įmonėmis, patirtų didelių ir neproporcingų išlaidų. Šia iniciatyva užtikrinamas ilgalaikis rinkos tikrumas dėl investicijų į įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą ir nustatomas atvirųjų duomenų ekosistemos, kuria įmonės gali naudotis plėtodamos naujas rinkos paslaugas, sukūrimo pagrindas, o tai bus naudinga novatoriškoms MVĮ. Iniciatyva apskritai daro teigiamą poveikį įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą diegiančių ir eksploatuojančių įmonių konkurencingumui, taip pat paties automobilių sektoriaus konkurencingumui. Taip yra dėl to, kad pakankamos infrastruktūros užtikrinimas daro poveikį netaršių transporto priemonių naudojimui rinkoje, ir tai yra pagrindinis automobilių sektoriaus konkurencingumo ateityje aspektas, kaip išsamiai paaiškinta poveikio vertinime, kuriuo grindžiamas pasiūlymas dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 normų persvarstymo[38].

3.6. Pagrindinės teisės

Pasiūlymas neturi poveikio pagrindinėms teisėms.

[38] SWD(2021) 614, poveikio vertinimas, pridedamas prie Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631, pasiūlymo.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Europos Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

5.1. Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Peržiūrėto reglamento įgyvendinimas bus stebimas naudojant įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros fizinio diegimo ES rodiklius. Diegimui stebėti bus naudojamos pripažintos stebėsenos priemonės.

Valstybės narės turės patvirtinti persvarstytą nacionalinę politikos sistemą, kad transporto sektoriuje būtų plėtojama alternatyviųjų degalų rinka ir diegiama atitinkama infrastruktūra, laikantis siūlomų griežtesnių nuostatų. Dėl to valstybės narės galės Komisijai darniai ir nuosekliai teikti įgyvendinimo ataskaitas. Duomenys valstybių narių nacionaliniams ir bendriems prieigos punktams bus teikiami laikantis duomenų kokybės standartų, dėl kurių bendrai susitarta[39]. Be to, Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centras bus modernizuotas ir toliau rinks bei reguliariai atnaujins transporto priemonių naudojimo rinkoje ir infrastruktūros diegimo visose valstybėse narėse duomenis[40]. Siekdama stebėti rinkos pokyčius ir nustatyti atitinkamus politikos poreikius, Komisija taip toliau dirbs su savo ekspertų grupe, Darniojo transporto forumu (ir specialiais pogrupiais).

Išsamią reglamento peržiūrą numatyta atlikti 2026 m. pabaigoje, siekiant nustatyti bet kokius galimus trūkumus ir būsimus teisėkūros veiksmų, susijusių su besiformuojančiomis technologijomis, poreikius. Veiklos tikslų, rodiklių ir duomenų šaltinių apžvalga pateikta prie šios iniciatyvos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl poveikio vertinimo 9 priede.

5.2. Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

Siūlomas naujas reglamentas, kuriuo panaikinama dabar galiojanti Direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Naujojo reglamento struktūra:

– 1 straipsnyje apibrėžiamas reglamento dalykas, konkrečiai, bet ne iš esmės, pakeičiant dabartinės direktyvos dalyką.

– 2 straipsnyje pateikiamas apibrėžčių sąrašas, grindžiamas dabartinės direktyvos apibrėžčių sąrašu ir prireikus apibrėžtis išplečiant, atsižvelgiant į naujajame reglamente daromus bendrus taikymo srities ir nuostatų pakeitimus.

– 3–12 straipsniuose pateikiamos tam tikros lengvųjų ir sunkiųjų kelių transporto priemonių, laivų ir orlaivių įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimo nuostatos.

– 3 ir 4 straipsniuose pateikiamos nuostatos, pagal kurias valstybės narės turi užtikrinti būtinąjį viešųjų įkrovimo prieigų, skirtų lengvosioms ir sunkiosioms kelių transporto priemonėms, skaičių savo teritorijoje, įskaitant TEN-T pagrindinį ir visuotinį tinklus.

– 5 straipsnyje pateikiamos papildomos nuostatos dėl įkrovimo infrastruktūros patogumo naudotojams užtikrinimo. Jis apima nuostatas dėl mokėjimo galimybių,

[39] IT plėtotei ir viešiesiems pirkimams iš anksto turės pritarti Europos Komisijos informacinių technologijų ir kibernetinio saugumo valdyba.

[40] www.eafo.eu.

kainų skaidrumo ir informacijos vartotojams, nediskriminacinės praktikos, išmaniojo įkrovimo ir elektros tiekimo įkrovimo prieigoms žymėjimo taisyklių.

– 6 straipsnyje pateikiamos nuostatos, pagal kurias valstybės narės turi užtikrinti būtinąjį viešųjų vandenilio degalų pildymo punktų, skirtų sunkiosioms ir lengvosioms transporto priemonėms, skaičių TEN-T pagrindiniame ir visuotiniame tinkluose.

– 7 straipsnyje pateikiamos papildomos nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad vandenilio degalų pildymo infrastruktūra būtų patogi naudotojams, be kita ko, nustatant būtinuosius mokėjimo galimybių, kainų skaidrumo ir sutarties pasirinkimo reikalavimus.

– 8 straipsnyje pateikiamos nuostatos, pagal kurias valstybės narės iki 2025 m. sausio 1 d. turi užtikrinti būtinąjį viešųjų suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms, skaičių TEN-T pagrindiniame ir visuotiniame tinkluose.

– 9 ir 10 straipsniuose išdėstytos nuostatos, pagal kurias valstybės narės turi užtikrinti, kad tam tikriems jūrų laivams jūrų uostuose ir vidaus vandenų laivams būtų įrengtas būtinasis elektros tiekimas nuo kranto. Tuose straipsniuose taip pat išsamiau apibrėžti išimties taikymo tam tikriems uostams kriterijai ir nustatyti reikalavimai siekiant užtikrinti būtinąjį elektros tiekimą nuo kranto.

– 11 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų tinkamą suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičių TEN-T tinklo jūrų uostuose ir pagal savo nacionalines politikos sistemas nustatytų atitinkamus uostus.

– 12 straipsnis susijęs su būtinosiomis nuostatomis dėl elektros tiekimo visiems TEN-T pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo oro uostuose stovintiems orlaiviams.

– 13 straipsnyje performuluojamos nuostatos dėl valstybių narių nacionalinių politikos sistemų. Jame nustatytas kartotinis valstybių narių ir Komisijos sąveikos procesas, vykdomas siekiant parengti glaustą infrastruktūros diegimo ir reglamente nustatytų tikslų įgyvendinimo planą. Į jį taip pat įtrauktos naujos nuostatos dėl kitų rūšių transporto alternatyviųjų degalų naudojimo strategijos rengimo kartu su pagrindiniais sektorių ir regionų ar vietos suinteresuotaisiais subjektais. Tai būtų taikoma tais atvejais, kai reglamente nenustatyti privalomi reikalavimai, bet reikia atsižvelgti į naujus politikos poreikius, susijusius su alternatyviųjų degalų technologijų plėtojimu.

– 14, 15 ir 16 straipsniuose nustatytas valdymo metodas. Tai apima ataskaitų teikimo prievoles, susijusias su valstybėms narėms taikomomis nuostatomis dėl nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų, teikiamų bendradarbiaujant su Komisija. Jame taip pat nustatyti Komisijai taikomi reikalavimai teikti ataskaitas dėl valstybių narių nacionalinių politikos sistemų ir pažangos ataskaitų.

– 17 straipsnyje nustatyti vartotojų informavimo reikalavimai, t. y. degalų etiketės ir informacijos apie degalų kainų palyginimą reikalavimai.

– 18 straipsnyje nustatyti viešųjų įkrovimo prieigų arba degalų pildymo punktų operatoriams arba savininkams taikomi duomenų teikimo reikalavimai, susiję su tam tikrų statinių ir dinaminių duomenų teikimu ir prieinamumu, įskaitant identifikavimo duomenų registracijos organizacijos, suteikiančios identifikavimo kodus, įsteigimą. Šiuo straipsniu Komisijai taip pat suteikiami įgaliojimai priimti papildomus deleguotuosius aktus, kuriais prireikus būtų nustatyti papildomi elementai.

– 19 straipsnyje pateiktos bendrųjų techninių specifikacijų nuostatos, kuriomis esamos bendrosios techninės specifikacijos papildomos naujomis sritimis, dėl kurių Komisija turės teisę priimti naujus deleguotuosius aktus. Prireikus jie bus grindžiami Europos standartizacijos organizacijų parengtais standartais.

– 20 straipsnis susijęs su įgaliojimų, susijusių su nuostatomis dėl duomenų teikimo ir bendrų techninių specifikacijų, delegavimu.

– 21 straipsnyje numatoma pagal naująjį reglamentą toliau taikyti komiteto procedūrą.

– 22, 23 ir 24 straipsniuose nustatytos šio reglamento peržiūros sąlygos ir įsigaliojimo nuostatos.

Į pasiūlymą įtraukti priedai:

– I priede pateikiamos išsamios nuostatos dėl valstybių narių teikiamų nacionalinių ataskaitų, kuriomis užtikrinamas nuoseklus palyginamų duomenų teikimas siekiant padėti įgyvendinti šį reglamentą.

– II priede pateikiamas sričių, kuriose vidaus rinkai pagal šį reglamentą bus taikomos arba pagal šį reglamentą turės būti patvirtintos bendrosios techninės specifikacijos, sąrašas priimant deleguotuosius aktus tose srityse, kuriose dėl naujų technologijų plėtros reikia nustatyti bendras technines specifikacijas.

– III priede nustatyti reikalavimai valstybėms narėms – jos savo ataskaitas dėl elektrinių transporto priemonių naudojimo ir įkrovimo infrastruktūros diegimo teiks pagal nustatytas kategorijas.

– IV priede pateikta atitikties lentelė.

2021/0223 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES[3] nustatyta alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo sistema. Komisijos komunikate dėl tos direktyvos taikymo[4] atkreiptas dėmesys į netolygią įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros plėtrą visoje Sąjungoje, taip pat į tai, kad trūksta sąveikumo bei patogumo naudotojams. Jame pažymėta, kad, nesant aiškios bendros tikslų nustatymo ir priemonių pagal nacionalines politikos programas, kurių reikalaujama Direktyva 2014/94/ES, tvirtinimo metodikos, susidarė padėtis, kai tikslų nustatymo ir rėmimo politikos mastas valstybėse narėse labai skiriasi;

(2) įvairiomis Sąjungos teisės priemonėmis jau nustatyti su degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių susiję tikslai. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001[5], pavyzdžiui, nustatytas tikslas užtikrinti, kad 14 proc. transporto degalų rinkos sudarytų degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių;

(3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/631[6] ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1242[7] jau nustatytos naujų lengvųjų automobilių ir

---

1 OL C , , p. .

2 OL C , , p. .

3 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

4 COM(2020) 789 *final*.

5 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

6 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normos

naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, taip pat tam tikrų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normos. Tos priemonės turėtų paspartinti didesnį visų pirma netaršių transporto priemonių naudojimo mastą ir taip paskatinti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros paklausą;

(4) iniciatyvomis „ReFuelEU Aviation“[8] ir „FuelEU maritime“[9] turėtų būti skatinama tvarių alternatyviųjų degalų gamyba ir naudojimas aviacijos ir jūrų transporto sektoriuose. Tvarių aviacinių degalų naudojimo reikalavimų laikymasis dažniausiai gali būti užtikrintas naudojant esamą degalų pildymo infrastruktūrą, o siekiant užtikrinti elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, prireiks investicijų. Iniciatyva „FuelEU maritime“ nustatyti reikalavimai visų pirma susiję su elektros tiekimu nuo kranto, ir jie gali būti įvykdyti tik tuo atveju, jei TEN-T tinklo uostuose bus užtikrintas tinkamas elektros tiekimo nuo kranto lygis. Tačiau tose iniciatyvose nėra jokių nuostatų dėl reikiamos degalų infrastruktūros, o ji yra būtina sąlyga, kad būtų galima pasiekti tikslus;

(5) todėl visų rūšių transportas turėtų būti įtrauktas į vieną priemonę, ir joje turėtų būti atsižvelgta į alternatyviųjų degalų įvairovę. Netaršių galios pavarų technologijų naudojimo įvairių rūšių transporto sektoriuose parengtumo etapai skiriasi. Kelių transporto sektoriuje visų pirma sparčiai įsitvirtina elektrinės transporto priemonės su baterijomis ir laidu įkraunamos hibridinės transporto priemonės. Rinkose yra ir kelių transporto priemonių su vandenilio kuro elementais. Be to, šiuo metu, įgyvendinant įvairius projektus ir vykdant pirmuosius komercinius reisus, pradedami naudoti mažesni vandeniliniai laivai bei elektriniai laivai su baterijomis ir traukiniai su vandenilio kuro elementais, ir tikimasi, kad per artimiausius kelerius metus jie bus pradėti naudoti visokeriopoms komercinėms reikmėms. Kita vertus, aviacijos ir vandens transporto sektoriai ir toliau priklauso nuo skystojo ir dujinio kuro, nes manoma, kad netaršių ir mažataršių galios pavarų sprendimų rinkoje atsiras tik apie 2030 m., o aviacijos sektoriuje – dar vėliau, ir visiška komercializacija užtruks. Iškastinį dujinį arba skystąjį kurą galima naudoti tik tuo atveju, jeigu jis aiškiai įtrauktas į aiškų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo planą, atitinkantį ilgalaikį tikslą Sąjungoje pasiekti poveikio klimatui neutralumą, reikalaujant į iškastinį kurą įmaišyti vis daugiau degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių, pvz., biometano, pažangiųjų biodegalų arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetinių dujinių ir skystųjų degalų, jį arba pakeisti tokiais degalais;

(6) tokie biodegalai ir sintetiniai degalai, pakeičiantys dyzeliną, benziną ir reaktyvinius degalus, gali būti gaminami iš įvairių žaliavų ir į iškastinį kurą įmaišomi pasiekiant labai didelį įmaišymo santykį. Techniškai jie gali būti naudojami taikant dabartinę transporto priemonių technologiją, atlikus nedidelius pakeitimus. Metanolis iš atsinaujinančiųjų išteklių taip pat gali būti naudojamas vidaus vandenų laivybai ir trumpųjų nuotolių jūrų laivybai. Naudojant sintetinius ir parafininius degalus galima sumažinti iškastinio kuro šaltinių naudojimą tiekiant energiją transportui. Visus šiuos degalus galima platinti, laikyti ir naudoti naudojant esamą infrastruktūrą arba, jeigu reikia, tos pačios rūšies infrastruktūrą;

---

ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

7 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019 7 25, p. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

(7) tikėtina, kad suskystintos gamtinės dujos išliks svarbios jūrų transporto sektoriuje, nes šiuo metu nėra ekonomiškai perspektyvios netaršios galios pavaros technologijos. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos komunikate nurodoma, kad netaršūs jūrų laivai rinkose pasirodys iki 2030 m. Dėl ilgo laivų eksploatavimo laikotarpio laivynas turėtų būti pertvarkomas laipsniškai. Priešingai nei jūrų transporto, vidaus vandenų laivų – jie paprastai būna mažesni ir plaukioja trumpesniais atstumais – netaršios galios pavaros technologijos, pvz., vandenilio ir elektros, turėtų greičiau atsirasti rinkose. Manoma, kad suskystintos gamtinės dujos nebebus svarbios šiame sektoriuje. Transporto degalai, pvz., suskystintos gamtinės dujos, turi būti gaminami naudojant vis mažiau iškastinio kuro – to turėtų būti siekiama, pavyzdžiui, į jį įmaišant suskystinto biometano (suskystintų gamtinių biodujų) arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetinių dujinių degalų (elektrosintetinių dujų) arba jį apskritai pakeičiant tokiais degalais. Tokiems degalams, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro, gali būti naudojama ta pati infrastruktūra kaip ir iškastiniam dujiniam kurui, taip suteikiant galimybę laipsniškai pereiti prie degalų, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro;

(8) sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje suskystintomis gamtinėmis dujomis varomi sunkvežimiai jau yra visiškai brandi technologija. Viena vertus, remiantis bendrais scenarijais, kuriais grindžiama Darnaus ir išmanaus judumo strategija ir Klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas, taip pat peržiūrėtais pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą modeliavimo scenarijais galima daryti išvadą, kad dujiniai degalai, kuriems gaminti vis mažiau reikės iškastinio kuro, nebėra labai svarbūs sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje, ypač tolimojo susisiekimo segmente. Be to, tikimasi, kad suskystintomis gamtinėmis dujomis ir suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės – joms reikalingos infrastruktūros tinklas jau pakankamas visoje Sąjungoje – laipsniškai bus pakeistos netaršiomis transporto priemonėmis, todėl manoma, kad siekiant pašalinti likusias pagrindinių tinklų spragas būtina vykdyti tik ribotą tikslinę suskystintų gamtinių dujų infrastruktūros, kurioje gali būti tiekiami ir degalai, kuriems pagaminti nereikia iškastinio kuro, diegimo politiką;

(9) viešoji elektrinių lengvųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra Sąjungoje diegiama netolygiai. Išliekant netolygiam pasiskirstymui, kiltų pavojus tokių transporto priemonių naudojimo mastui ir būtų ribojamas susisiekimas visoje Sąjungoje. Nacionaliniu lygmeniu nuolat skiriantis politikos užmojams ir požiūriui, nebūtų ilgalaikio tikrumo, būtino esminėms rinkos investicijoms. Todėl privalomi būtiniausi tikslai, valstybėms narėms taikomi nacionaliniu lygmeniu, turėtų suteikti politikos gairių ir papildyti nacionalines politikos programas. Laikantis tokio požiūrio, pagal nacionalinį transporto priemonių parką nustatomi tikslai turėtų būti derinami su atstumu grindžiamais tikslais, taikomais transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T). Tikslus nustatant pagal nacionalinį transporto priemonių parką turėtų būti užtikrinta, kad transporto priemonių naudojimo mastas kiekvienoje valstybėje narėje ir pakankamos viešosios įkrovimo infrastruktūros diegimas derėtų tarpusavyje. Atstumu grindžiamais tikslais, taikomais TEN-T tinkle, turėtų būti užtikrinta, kad įkrovimo infrastruktūra aprėptų visą Sąjungos pagrindinių kelių tinklą, taip užtikrinant lengvą ir sklandų keliavimą po visą Sąjungą;

(10) nacionaliniai transporto priemonių parku grindžiami tikslai turėtų būti nustatomi remiantis bendru registruotų elektrinių transporto priemonių skaičiumi toje valstybėje narėje, taikant bendrą metodiką, kuria atsižvelgiama į technologinę plėtrą, pvz., padidėjusį elektrinių transporto priemonių nuvažiuojamą atstumą arba vis didesnę greitojo įkrovimo prieigų (jomis galima įkrauti daugiau transporto priemonių nei

įprastomis įkrovimo prieigomis) skverbtį rinkoje. Metodikoje taip pat turi būti atsižvelgiama į skirtingus elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių- įkrovimo modelius. Metodika, kurioje nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiami tikslai nustatomi pagal viešosios įkrovimo infrastruktūros bendrą didžiausią atiduodamąją galią, turėtų būti sudaromos sąlygos valstybėse narėse lanksčiai diegti įvairias įkrovimo technologijas;

(11) įgyvendinimu valstybėse narėse turėtų būti užtikrinta, kad būtų įrengta pakankamai viešųjų įkrovimo prieigų, visų pirma viešojo transporto stotyse, pavyzdžiui, uostų keleivių terminaluose, oro uostuose ar geležinkelio stotyse. Siekiant padidinti patogumą vartotojams, taip pat turėtų būti įrengta pakankamai viešųjų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų lengvosioms transporto priemonėms, visų pirma TEN-T tinkle, kad būtų visiškai užtikrintas tarpvalstybinis susisiekimas ir elektrinėmis transporto priemonėmis būtų galima važinėti po visą Sąjungą;

(12) elektrinių transporto priemonių savininkai įkrovimo prieigomis turėtų galėti dažniausiai naudotis savo patalpose arba kolektyvinėse automobilių stovėjimo aikštelėse, priklausančiose gyvenamiesiems ir negyvenamiesiems pastatams. Nors kabelių kanalų infrastruktūros įrengimas ir įkrovimo prieigų diegimas tuose pastatuose reglamentuojamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES[10], valstybės narės, planuodamos viešųjų įkrovimo prieigų diegimą, turėtų atsižvelgti į tokios privačios infrastruktūros prieinamumą;

(13) elektrinėms sunkiosioms transporto priemonėms reikia visai kitokios įkrovimo infrastruktūros nei lengvosioms transporto priemonėms. Tačiau dabar viešosios elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros Sąjungoje beveik nėra. Laikantis bendro požiūrio į atstumu TEN-T tinkle grindžiamus tikslus, naktinio įkrovimo infrastruktūros tikslus ir su miestų transporto mazgais susijusius tikslus turėtų būti užtikrinta, kad viešoji elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros aprėptis visoje Sąjungoje būtų pakankama, siekiant remti numatomą elektrinių sunkiųjų transporto priemonių su baterijomis paplitimą rinkoje;

(14) siekiant užtikrinti jungtis be pertrūkių visoje Sąjungoje, TEN-T tinkle taip pat turėtų būti įrengta pakankamai viešųjų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms. Tos infrastruktūros atiduodamoji galia turėtų būti pakankama, kad transporto priemonę būtų galima įkrauti per teisės aktais reikalaujamą vairuotojo darbo pertrauką. Be greitojo įkrovimo prieigų visame tinkle, sunkiąsias transporto priemones pagrindiniame transporto tinkle naudojantis viešąja įkrovimo infrastruktūra taip pat turėtų būti galima įkrauti naktį, taip būtų konkrečiai remiamas tolimojo susisiekimo sektoriaus elektrifikavimas;

(15) įkrovimo infrastruktūra TEN-T tinkle turėtų būti papildyta viešąja greitojo įkrovimo infrastruktūra miestų transporto mazguose. Tos infrastruktūros visų pirma reikia tam, kad būtų galima įkrauti pristatymo paslaugas teikiančius sunkvežimius, taip pat į paskirties vietą atvažiavusius tolimojo susisiekimo sunkvežimius, o siekiant nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiamų tikslų lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigos turėtų būti diegiamos ir miestų teritorijose;

(16) nemažiau svarbu įkrovimo infrastruktūrą diegti privačiosiose erdvėse, pavyzdžiui, privačiuose depuose ir logistikos centruose, kad transporto priemones būtų galima įkrauti naktį ir paskirties vietoje. Valdžios institucijos, peržiūrėdamos savo

[10] 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

nacionalines politikos sistemas, turėtų imtis priemonių užtikrinti, kad būtų sukurta tinkama tokio įkrovimo naktį arba paskirties vietoje infrastruktūra;

(17) viešosios įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai taip pat apima visiems prieinamas privačias įkrovimo prieigas arba degalų pildymo punktus, esančius viešojoje ar privačioje teritorijoje, pavyzdžiui, viešosiose stovėjimo aikštelėse arba prekybos centrų stovėjimo aikštelėse. Įkrovimo prieiga arba degalų pildymo punktas, esantys privačioje teritorijoje, kuri yra atvira plačiajai visuomenei, turėtų būti laikomi viešaisiais ir tais atvejais, kai jais gali naudotis tik tam tikrai bendrai grupei priklausantys naudotojai, pavyzdžiui, klientai. Dalijimosi automobiliais sistemoms priklausančios įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai viešaisiais turėtų būti laikomi tik tuo atveju, jeigu jais aiškiai leidžiama naudotis naudotojams, kurie yra tretieji asmenys. Įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai, esantys privačioje teritorijoje, kuri yra atvira tik ribotam ir apibrėžtam asmenų ratui, pvz., biurų pastatų stovėjimo aikštelėse, į kurias patekti gali tik darbuotojai arba įgalioti asmenys, neturėtų būti laikomi viešosiomis įkrovimo prieigomis arba degalų pildymo punktais;

(18) įkrovimo stotelė yra vienas fizinis elektrinių transporto priemonių įkrovimo įrenginys. Kiekviena stotelė turi teorinę didžiausią atiduodamąją galią, išreikšta kW. Kiekvienoje stotelėje yra bent viena įkrovimo prieiga, kuria naudojantis vienu metu galima įkrauti tik vieną transporto priemonę. Įkrovimo prieigų skaičius įkrovimo stotelėje lemia tai, kiek transporto priemonių toje stotelėje galima įkrauti bet kuriuo metu. Kai tam tikru metu toje įkrovimo stotelėje įkraunama daugiau kaip viena transporto priemonė, didžiausia atiduodamoji galia paskirstoma skirtingoms įkrovimo prieigoms, taigi kiekvienoje atskiroje įkrovimo prieigoje tiekiama galia yra mažesnė už tos stotelės atiduodamąją galią. Įkrovimo parką sudaro viena ar daugiau įkrovimo stotelių, esančių konkrečioje vietoje, įskaitant tam tikrais atvejais šalia jų esančias specialias stovėjimo aikštelės. Siekiant šiame reglamente nustatytų tikslų, taikomų įkrovimo parkams, tiems įkrovimo parkams reikalingą mažiausią atiduodamąją galią galėtų užtikrinti viena arba kelios įkrovimo stotelės;

(19) galimybė plėtoti pažangiąsias skaitmenines paslaugas, įskaitant mokėjimo pagal sutartį sprendimus, ir užtikrinti skaidrų naudotojų informavimą skaitmeninėmis priemonėmis priklauso nuo to, ar bus diegiamos skaitmeniniais ryšiais susietos ir išmaniojo įkrovimo prieigos, taip padedant formuoti skaitmeniniais ryšiais susietą ir sąveikią infrastruktūrą[11]. Tų išmaniojo įkrovimo prieigų fizinės savybės ir techninės specifikacijos (techninė ir programinė įranga) turėtų užtikrinti duomenų siuntimą ir gavimą tikruoju laiku, kad būtų galimi informacijos srautai tarp rinkos dalyvių, kuriems tie duomenys būtini visoms įkrovimo galimybėms išnaudoti, o tie rinkos dalyviai yra įkrovimo prieigų operatoriai, judumo paslaugų teikėjai, e. tarptinklinio ryšio platformos, skirstymo sistemų operatoriai ir, galiausiai, galutiniai vartotojai;

(20) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/944[12] apibrėžtomis pažangiosiomis matavimo sistemomis suteikiama galimybė tikruoju laiku gauti duomenis, kurių reikia siekiant užtikrinti tinklo stabilumą ir skatinti racionalų naudojimąsi įkrovimo paslaugomis. Išmaniojo įkrovimo prieigas derinant su tikralaikiu energijos matavimu ir tikslia bei skaidria informacija apie kainas, skatinamas įkrovimas tuo metu, kai bendra elektros energijos paklausa maža, o kainos

[11] Laikantis principų, nustatytų dokumente „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“, COM/2017/0134 *final*.

[12] 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/944 dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES (OL L 158, 2019 6 14, p. 125).

žemos. Naudojant pažangiąsias matavimo sistemas kartu su išmaniojo įkrovimo prieigomis, galima optimizuoti įkrovimą, ir tai naudinga tiek elektros energijos sistemai, tiek galutiniam naudotojui. Valstybės narės turėtų skatinti naudoti pažangiąją matavimo sistemą įkraunant elektrines transporto priemones viešosiose įkrovimo stotelėse, kai tai techniškai įmanoma ir ekonomiškai pagrįsta, ir užtikrinti, kad šios sistemos atitiktų Direktyvos (ES) 2019/444 20 straipsnyje nustatytus reikalavimus;

(21) didėjant elektrinių transporto priemonių skaičiui kelių, geležinkelių, jūrų ir kitų rūšių transporto sektoriuose, įkrovimo operacijas reikės optimizuoti ir valdyti taip, kad nesusidarytų grūsčių ir kad būtų išnaudotos visos galimybės naudoti elektrą iš atsinaujinančiųjų išteklių bei mažomis sistemoje taikomomis elektros kainomis. Išmanusis įkrovimas visų pirma gali dar labiau palengvinti elektrinių transporto priemonių integravimą į elektros energijos sistemą, nes sudaromos sąlygos taikyti reguliavimą apkrova per telkėjus ir kaina grindžiamą reguliavimą apkrova. Sistemos integraciją gali dar labiau palengvinti abikryptis įkrovimas (transporto priemonių energetinė integracija į elektros tinklą). Todėl visose įprastose įkrovimo prieigose, prie kurių transporto priemonės paprastai stovi ilgesnį laikotarpį, turėtų būti palaikomas išmanusis įkrovimas;

(22) plėtojant elektrinių transporto priemonių infrastruktūrą, užtikrinant tos infrastruktūros sąveiką su elektros energijos sistema, taip pat užtikrinant įvairių elektromobilumo rinkos dalyvių teises ir pareigas, turi būti laikomasi Direktyva (ES) 2019/944 nustatytų principų. Pagal juos skirstymo sistemos operatoriai turėtų nediskriminacinėmis sąlygomis bendradarbiauti su visais asmenimis, įrengiančiais arba eksploatuojančiais viešąsias įkrovimo prieigas, o valstybės narės turėtų užtikrinti, kad elektros tiekimo įkrovimo prieigai sutartis galėtų būti sudaryta su kitu tiekėju, kuris nėra elektrą namų ūkiui arba patalpoms, kur ta prieiga yra, tiekiantis subjektas. Sąjungos elektros energijos tiekėjų galimybe naudotis įkrovimo prieigomis neturėtų būti daromas poveikis nukrypti leidžiančioms nuostatoms pagal Direktyvos (ES) 2019/944 66 straipsnį;

(23) elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo rinka turėtų būti plėtojama kaip konkurencinga rinka, atvira visiems įkrovimo infrastruktūros diegimu ar eksploatavimu suinteresuotiems subjektams. Kalbant apie ribotas alternatyvias vietas greitkeliuose, susirūpinimą visų pirma kelia esamos greitkelių koncesijos sutartys, pvz., susijusios su įprastinėmis degalinėmis arba poilsio aikštelėmis, nes šios sutartys gali tęstis labai ilgai, o kartais konkreti galutinė data net nenustatyta. Valstybės narės turėtų, kiek įmanoma, siekti, laikydamosi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2014/23[13], konkurso tvarka skirti naujas specialias koncesijos sutartis dėl įkrovimo stotelių, įrengtų esamose greitkelių poilsio aikštelėse arba greta jų, kad būtų sumažintos diegimo sąnaudos ir rastųsi naujų rinkos dalyvių;

(24) kainų skaidrumas yra labai svarbus siekiant užtikrinti sklandų ir nesudėtingą įkrovimą ir degalų pildymą. Prieš alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojams pradedant naudotis įkrovimo ar degalų pildymo paslauga, turėtų būti pateikta tiksli informacija apie kainą. Kaina turėtų būti nurodoma laikantis aiškios struktūros, kad galutiniai naudotojai galėtų matyti atskirus kainos komponentus;

(25) atsiranda naujų paslaugų, visų pirma padedančių naudotis elektrinėmis transporto priemonėmis. Tokias paslaugas teikiantys subjektai, kaip antai judumo paslaugų

[13] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių skyrimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1).

teikėjai, turėtų galėti veikti sąžiningomis rinkos sąlygomis. Visų pirma įkrovimo prieigų operatoriai neturėtų nepagrįstai taikyti palankesnių sąlygų nė vienam iš tų paslaugų teikėjų, pavyzdžiui, nepagrįstai diferencijuodami kainas, kai tai gali trukdyti konkurencijai ir galiausiai lemti didesnes kainas vartotojams. Komisija turėtų stebėti įkrovimo rinkos plėtrą. Peržiūrėdama reglamentą, Komisija imsis veiksmų, jeigu to prireiktų dėl rinkos pokyčių, pavyzdžiui, dėl galutiniams naudotojams teikiamų paslaugų apribojimų arba dėl verslo praktikos, kuri gali riboti konkurenciją;

(26) vandenilinių transporto priemonių rinkoje kol kas yra labai mažai. Tačiau būtina suformuoti pakankamą vandenilio degalų pildymo infrastruktūrą, kad vandenilinių transporto priemonių parką būtų galima labai išplėsti, kaip numatyta Komisijos Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategijoje[14]. Dabar vandenilio degalų pildymo punktai įrengti tik keliose valstybėse narėse ir iš esmės netinka sunkiosioms transporto priemonėms, todėl vandenilinėmis transporto priemonėmis važinėti po Sąjungą neįmanoma. Privalomais viešųjų vandenilio degalų pildymo punktų diegimo tikslais turėtų būti užtikrinta, kad TEN-T pagrindiniame tinkle būtų įdiegtas pakankamai tankus vandenilio degalų pildymo punktų tinklas, kad vandenilinės lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės galėtų sklandžiai judėti visoje Sąjungoje;

(27) vandenilines transporto priemones degalų turėtų būti galima papildyti paskirties vietoje arba netoli jos, o tokios paskirties vietos paprastai būna miesto teritorijoje. Siekiant užtikrinti, kad bent pagrindinėse miesto teritorijose viešosiose paskirties vietose būtų galima pasipildyti vandenilio degalų, tokių degalų pildymo stotelės turėtų būti įrengtos visuose miestų transporto mazguose, apibrėžtuose Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013[15] . Valdžios institucijos turėtų apsvarstyti galimybę miestų transporto mazgų stoteles įrengti daugiarūšio krovinių vežimo centruose, nes jie ne tik yra įprasta sunkiųjų transporto priemonių paskirties vieta, bet ir galėtų tiekti vandenilio degalus kitų rūšių, pvz., geležinkelių ir vidaus vandenų, transportui;

(28) pradiniame diegimo rinkoje etape vis dar ne iki galo aišku, kokių transporto priemonių rasis rinkoje, taip pat kokios technologijų bus plačiai taikomos. Kaip nurodyta Komisijos komunikate „Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategija“[16], būtent sunkiųjų transporto priemonių segmente labiausiai tikėtinas ankstyvas masinis vandenilinių transporto priemonių naudojimas. Todėl vandenilio degalų pildymo infrastruktūra pirmiausia turėtų būti diegiama tame segmente, kartu užtikrinant, kad pasipildyti degalų viešosiose vandenilio degalų pildymo stotelės galėtų ir lengvosios transporto priemonės. Siekiant užtikrinti sąveikumą, visose viešosiose vandenilio degalų pildymo stotelėse turėtų būti tiekiamas bent dujinis vandenilis, kurio slėgis 700 barų. Plėtojant infrastruktūrą taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atsirandančias naujas technologijas, pvz., skystojo vandenilio, kurios tinka įvairesnėms sunkiosioms transporto priemonėms ir kurioms tam tikri transporto priemonių gamintojai teikia pirmenybę. Tuo tikslu tam tikras būtinasis skaičius vandenilio degalų pildymo stotelių, be dujinio vandenilio, kurio slėgis 700 barų, turėtų tiekti ir skystąjį vandenilį;

(29) Sąjungoje įrengta nemažai suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų, taigi jau padėtas suskystintomis gamtinėmis dujomis varomų sunkiųjų transporto priemonių judėjimo

---

[14] COM(2020) 301 *final*.

[15] 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

[16] COM(2020) 301 *final*.

pagrindas. Suskystintų gamtinių dujų, o palaipsniui ir suskystintų gamtinių biodujų infrastruktūra turėtų būti diegiame pirmiausia TEN-T pagrindiniame tinkle, nes jam tenka pagrindiniai eismo srautai ir jame vyksta tarpvalstybinis susisiekimas visoje Sąjungoje. Direktyvoje 2014/94/ES rekomenduota šių degalų pildymo punktus TEN-T pagrindiniame tinkle įrengti kas 400 km, tačiau tas tikslas dar nepasiektas ir tinkle tebėra tam tikrų nedidelių spragų. Valstybės narės iki 2025 m. turėtų pasiekti tą tikslą ir panaikinti likusias spragas, o vėliau tikslas turėtų būti nebetaikomas;

(30) alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojai turėtų turėti galimybę visose viešosiose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose lengvai ir patogiai sumokėti, neprivalėdami sudaryti sutarties su įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punkto operatoriumi arba judumo paslaugų teikėju. Todėl, kad būtų galimas *ad hoc* įkrovimas arba degalų pildymas, visose viešosiose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose turėtų būti priimamos Sąjungoje plačiai taikomos mokėjimo priemonės, visų pirma elektroniniai mokėjimai per terminalus ir mokėjimo paslaugoms teikti naudojamus prietaisus. Vartotojai visada turėtų turėti galimybę atlikti tokį *ad hoc* mokėjimą, net jeigu įkrovimo prieigoje arba degalų pildymo punkte yra galimas mokėjimas pagal sutartį;

(31) transporto infrastruktūroje turėtų būti užtikrintas sklandus judumas ir prieinamumas visiems naudotojams, įskaitant neįgaliuosius ir vyresnio amžiaus asmenis. Iš esmės visų įkrovimo ir degalų pildymo stotelių vieta ir pačios įkrovimo ir degalų pildymo stotelės turėtų būti suplanuotos taip, kad jomis galėtų naudotis kuo didesnė visuomenės dalis, taip pat vyresnio amžiaus asmenys, riboto judumo asmenys ir neįgalieji. Tuo tikslu, pavyzdžiui, turėtų būti numatytas pakankamas plotas stovėjimo aikštelėje, įkrovimo stotelės neturėtų būti įrengiamos ant paaukštinto paviršiaus, įkrovimo stotelės mygtukai ar ekranas turėtų būti tinkamame aukštyje, o įkrovimo laido ir degalų pildymo žarnos svoris toks, kad nelabai stiprūs asmenys galėtų lengvai jais naudotis. Be to, turėtų būti prieinama susijusių įkrovimo stotelių naudotojo sąsaja. Todėl įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrai turėtų būti taikomi Direktyvos (ES) 2019/882[17] I ir III prieduose nustatyti prieinamumo reikalavimai;

(32) elektros tiekimo nuo kranto įrenginiai gali būti naudojami jūrų ir vidaus vandenų transportui aprūpinti švaria energija ir padėti mažinti jūrų laivų ir vidaus vandenų laivų poveikį aplinkai. Pagal iniciatyvą „FuelEU maritime“ veiklos vykdytojai, eksploatuojantys konteinervežius ir keleivinius laivus, turi laikytis nuostatų, kuriomis siekiama sumažinti prisišvartavus išmetamų teršalų kiekį. Privalomais diegimo tikslais turėtų būti užtikrinta, kad šiame sektoriuje TEN-T pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų užtikrintas pakankamas elektros tiekimas nuo kranto, atitinkantis tuos reikalavimus. Šiuos tikslus taikant visiems TEN-T tinklo jūrų uostams, uostams turėtų būti užtikrintos vienodos sąlygos;

(33) nuo kranto tiekiama elektra pirmumo tvarka turėtų būti tiekiama konteinervežiams ir keleiviniams laivams, nes šių kategorijų laivai prisišvartavę išmeta daugiausiai teršalų, skaičiuojant vienam laivui tenkantį kiekį. Siekiant atsižvelgti į galios poreikio prisišvartavus įvairiems keleiviniams laivams charakteristikas, taip pat į uosto eksploatavimo charakteristikas, keleiviniams įvažiuojamiesiems laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams taikomus reikalavimus būtina atskirti nuo reikalavimų, taikomų kitiems keleiviniams laivams;

[17] 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70).

(34) nustatant šiuos tikslus reikėtų atsižvelgti į laivų, kuriems tiekiamos paslaugos, tipus ir atitinkamą jų eismo intensyvumą. Jūrų uostams, kuriuose tam tikrų kategorijų laivų eismas nedidelis, turėtų būti netaikomi privalomi reikalavimai, susiję su atitinkamomis laivų kategorijomis, atsižvelgiant į minimalų eismo intensyvumą, kad nebūtų įrengti pajėgumai, kurie vėliau bus nepakankamai panaudojami. Lygiai taip pat nereikėtų siekti, kad privalomi tikslai atitiktų didžiausią paklausą, veikiau jie turėtų atitikti pakankamai didelę paklausą, kad būtų išvengta nepakankamo pajėgumų panaudojimo ir atsižvelgta į uosto veiklos charakteristikas. Jūrų transportas yra svarbi jungtis Sąjungos salų sanglaudai ir ekonominei plėtrai užtikrinti. Energijos gamybos pajėgumai šiose salose ne visada gali būti pakankami, kad būtų galima patenkinti galios poreikį, kurio reikia elektros tiekimui nuo kranto užtikrinti. Tokiu atveju šis reikalavimas neturėtų būti taikomas saloms tol, kol nebus baigta tiesti su žemynine dalimi jungianti elektros linija arba nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš švarios energijos šaltinių;

(35) iki 2025 m. turėtų būti suformuotas pagrindinis suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų jūrų uostuose tinklas. Suskystintų gamtinių dujų pildymo punktai apima suskystintų gamtinių dujų terminalus, rezervuarus, mobiliuosius konteinerius, bunkerinius laivus ir baržas;

(36) tiekiant elektrą oro uoste stovintiems orlaiviams, skystieji degalai būtų pakeičiami reikalinga energija iš švaresnio šaltinio, gaunama orlaivyje (naudojant pagalbinę jėgainę) arba iš antžeminės jėgainės. Dėl to turėtų sumažėti išmetamų teršalų kiekis ir skleidžiamas triukšmas, pagerėti oro kokybė ir sumažėti poveikis klimato kaitai. Todėl vykdant visus komercinius skrydžius turėtų būti galima TEN-T tinklo oro uostuose naudotis išoriniu elektros tiekimu stovint prie vartų arba nutolusiose stovėjimo aikštelėse;

(37) pagal Direktyvos 2014/94/ES 3 straipsnį valstybės narės parengė nacionalines politikos sistemas, kuriose nustatyti jų tikslai ir planai siekiant užtikrinti, kad tie tikslai būtų pasiekti. Tiek nacionalinės politikos sistemos vertinimas, tiek Direktyvos 2014/94/ES vertinimas išryškino, kad valstybėse narėse reikia platesnio užmojo ir geriau koordinuoto požiūrio, atsižvelgiant į tikėtiną greitesnį alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, visų pirma elektrinių transporto priemonių, naudojimo masto didėjimą. Be to, siekiant įgyvendinti Europos žaliojo kurso užmojus, reikės visų rūšių transporto naudojamo iškastinio kuro alternatyvų. Esamos nacionalinės politikos sistemos turėtų būti peržiūrėtos, kad būtų aiškiai nurodyta, kaip valstybės narės ketina patenkinti daug didesnį viešosios įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros poreikį, nustatytą privalomais tikslais. Peržiūrėtos sistemos turėtų vienodai apimti visas transporto rūšis, įskaitant tas, kurioms nenustatyti privalomi diegimo tikslai;

(38) glaudžiai bendradarbiaujant su regioninėmis bei vietos valdžios institucijomis ir susijusiais pramonės subjektais, taip pat atsižvelgiant į mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius, nacionalinės politikos sistemos turėtų apimti veiksmus alternatyviųjų degalų rinkos plėtrai remti, įskaitant būtinos infrastruktūros įdiegimą. Be to, peržiūrėtose sistemose turėtų būti aprašyta bendra nacionalinė tokios infrastruktūros planavimo, leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų sistema, įskaitant nustatytas kliūtis ir veiksmus joms pašalinti, kad būtų galima greičiau įdiegti infrastruktūrą;

(39) Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybėms narėms rengti ir įgyvendinti peržiūrėtas nacionalines politikos sistemas, valstybėms narėms keičiantis informacija bei geriausios praktikos pavyzdžiais;

(40) siekiant skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą ir plėtoti atitinkamą infrastruktūrą, nacionalinės politikos sistemos turėtų apimti išsamias alternatyviųjų degalų propagavimo strategijas sektoriuose, kuriuose sunku mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, pavyzdžiui, aviacijos, jūrų transporto, vidaus vandenų transporto ir geležinkelių transporto tinklų segmentuose, kurie negali būti elektrifikuojami. Visų pirma valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su suinteresuotosiomis valstybėmis narėmis, turėtų parengti aiškias vidaus vandenų transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo TEN-T tinkle strategijas. Taip pat turėtų būti parengtos ilgalaikės TEN-T tinklo uostams ir TEN-T tinklo oro uostams skirtos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo strategijos, visų pirma daug dėmesio skiriant mažataršių ir netaršių laivų ir orlaivių infrastruktūros diegimui, taip pat geležinkelio linijoms, kurios nebus elektrifikuotos. Remdamasi tomis strategijomis, Komisija turėtų peržiūrėti šį reglamentą, kad tiems sektoriams būtų nustatyta daugiau privalomų tikslų;

(41) valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su privačiojo sektoriaus subjektais, kurie turėtų atlikti svarbų vaidmenį remiant alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtrą, turėtų imtis įvairių reguliavimo ir ne reguliavimo paskatų ir priemonių, kad būtų pasiekti privalomi tikslai ir įgyvendintos jų nacionalinės politikos sistemos;

(42) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/33/EB[18] būtinoji nacionalinė viešųjų pirkimų dalis rezervuota žaliesiems ir netaršiems autobusams, kai žaliajame autobuse naudojami alternatyvieji degalai, kaip apibrėžta šio reglamento 2 straipsnio 3 punkte. Kadangi vis daugiau viešojo transporto institucijų ir vežėjų pereina prie žaliųjų ir netaršių autobusų, kad pasiektų tuos tikslus, valstybės narės į savo nacionalines politikos sistemas turėtų įtraukti kryptingą būtinos autobusų infrastruktūros propagavimą ir plėtojimą. Valstybės narės turėtų nustatyti ir išlaikyti tinkamas priemones, kuriomis būtų skatinamas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimas, taip pat ir skirtos priklausomiems transporto priemonių parkams ir visų pirma žaliesiems ir netaršiems autobusams vietos lygmeniu;

(43) didėjant motorinių transporto priemonių degalų rūšių įvairovei ir kartu nuolat augant piliečių judėjimo keliais intensyvumui visoje Sąjungoje, transporto priemonių naudotojams būtina teikti aiškią ir lengvai suprantamą informaciją apie degalus, kurių galima įsipilti degalų pildymo punktuose, ir apie įvairių Sąjungos rinkoje siūlomų degalų arba įkrovimo prieigų suderinamumą su jų transporto priemonėmis. Valstybės narės turėtų turėti galimybę nuspręsti įgyvendinti tokias informavimo priemones atsižvelgdamos ir į transporto priemones, pateiktas rinkai iki 2016 m. lapkričio 18 d.;

(44) paprasta ir lengvai palyginama informacija apie skirtingų rūšių degalų kainas galėtų būti svarbi transporto priemonių naudotojams, kad jie galėtų geriau įvertinti santykinę konkrečių rinkoje esančių degalų kainą. Todėl informacijos tikslais visose atitinkamose degalinėse turėtų būti pateiktas tam tikrų alternatyviųjų degalų ir įprastinių degalų vieneto kainų palyginimas, kai lyginama degalų, reikalingų 100 km nuvažiuoti, kaina;

(45) būtina suteikti vartotojams pakankamai informacijos apie viešųjų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų, kuriems taikomas šis reglamentas, geografinę padėtį, charakteristikas ir juose siūlomas paslaugas. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad viešųjų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai arba savininkai teiktų tinkamus statinius ir dinaminius duomenis. Reikėtų nustatyti

[18] 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

duomenų tipams taikomus reikalavimus, susijusius su tinkamų įkrovimo ir degalų pildymo duomenų turimumu ir prieinamumu, remiantis pagalbinio programos veiksmo, susijusio su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (IDACS), rezultatais;

(46) duomenims turėtų tekti svarbus vaidmuo užtikrinant tinkamą įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros veikimą. Šių duomenų teikimo forma, dažnumas ir kokybė ir jų prieinamumas turėtų lemti bendrą alternatyviųjų degalų infrastruktūros ekosistemos, atitinkančios naudotojų poreikius, kokybę. Be to, tie duomenys turėtų būti nuosekliai prieinami visose valstybėse narėse. Todėl duomenys turėtų būti teikiami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/40/ES[19] nustatytų nacionaliniams prieigos punktams taikomų reikalavimų;

(47) labai svarbu, kad visi elektromobilumo ekosistemos dalyviai galėtų lengvai palaikyti ryšį skaitmeninėmis priemonėmis, kad galutiniam naudotojui būtų užtikrinta geriausia paslaugų kokybė. Tam reikalingi unikalūs atitinkamų vertės grandinės dalyvių identifikatoriai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų paskirti identifikavimo duomenų registravimo organizaciją, kuri išduotų ir administruotų unikalius identifikavimo kodus, pagal kuriuos būtų identifikuojami bent įkrovimo prieigų operatoriai ir judumo paslaugų teikėjai. Identifikavimo duomenų registravimo organizacija turėtų rinkti informaciją apie e. mobilumo identifikavimo kodus, kurie jau naudojami atitinkamoje valstybėje narėje; prireikus įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams suteikti naujus e. judumo kodus laikantis logikos, dėl kurios susitarta visos Sąjungos mastu ir pagal kurią sudaromi elektromobilumo identifikavimo kodai; sudaryti sąlygas keistis informacija apie šiuos e. mobilumo kodus ir tikrinti jų unikalumą naudojantis galima būsima bendrąja identifikavimo kodų registracijos saugykla. Komisija turėtų paskelbti tokios organizacijos technines gaires, remdamasi pagalbiniu programos veiksmu, susijusiu su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (IDACS);

(48) jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui, kad alternatyvieji degalai lengviau patektų į rinką ir joje užimtų stipresnes pozicijas, reikia naujų standartų, susijusių su elektros tiekimu ir vandenilio, metanolio bei amoniako bunkeriavimu, taip pat ryšio tarp laivų ir infrastruktūros standartų;

(49) Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) rengia vienodus ir tarptautiniu mastu pripažįstamus saugos bei aplinkosaugos standartus, taikomus jūrų transportui. Atsižvelgiant į jūrų transporto globalumą, turėtų būti vengiama kolizijos su tarptautiniais standartais. Todėl Europos Sąjunga turėtų užtikrinti, kad pagal šį reglamentą priimtos jūrų transporto techninės specifikacijos atitiktų TJO priimtas tarptautines taisykles;

(50) įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų sąveikumo techninės specifikacijos turėtų būti nustatytos Europos arba tarptautiniais standartais. Europos standartizacijos organizacijos turėtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1025/2012 10 straipsnį patvirtinti Europos standartus[20]. Tie standartai turėtų būti

---

[19] 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

[20] 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1025/2012 dėl Europos standartizacijos, kuriuo iš dalies keičiamos Tarybos direktyvos 89/686/EEB ir 93/15/EEB ir Europos

grindžiami dabartiniais tarptautiniais standartais arba, kai taikytina, vykstančiu tarptautinės standartizacijos darbu;

(51) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES II priede pateiktos techninės specifikacijos turi būti toliau taikomos, kaip nurodyta toje direktyvoje;

(52) taikydama šį reglamentą Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamomis ekspertų grupėmis, visų pirma su Darniojo transporto forumu ir Europos tvarios laivybos forumu. Tokios konsultacijos su ekspertais ypač svarbios, kai Komisija ketina priimti deleguotuosius arba įgyvendinimo aktus pagal šį reglamentą;

(53) alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra sparčiai besiplėtojanti sritis. Bendrąją alternatyviųjų degalų infrastruktūros rinką trukdo bendrų techninių specifikacijų stoka Todėl pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų nustatytos techninės specifikacijos tose srityse, kuriose bendrų techninių specifikacijų dar nėra, bet jos būtinos. Visų pirma tai turėtų apimti elektrinės transporto priemonės ir įkrovimo prieigos ryšį, įkrovimo prieigos ir įkrovimo programinės įrangos valdymo sistemos (galinės sistemos) ryšį; ryšį, susijusį su elektrinių transporto priemonių tarptinklinio ryšio paslauga, ir ryšį su elektros tinklu. Taip pat būtina apibrėžti tinkamą valdymo sistemą ir įvairių subjektų, dalyvaujančių ryšio tarp transporto priemonės ir elektros tinklo ekosistemoje, vaidmenis. Be to, reikia atsižvelgti į besiformuojančias technologines naujoves, pavyzdžiui, elektrifikuotojo kelio sistemas. Kalbant apie duomenų teikimą, būtina nustatyti papildomų rūšių duomenis ir technines specifikacijas, susijusias su šių duomenų pateikimo ir prieinamumo forma, dažnumu ir kokybe;

(54) alternatyviųjų degalų, visų pirma netaršių degalų, rinka vis dar yra ankstyvame plėtros etape, o technologijos sparčiai vystosi. Tikėtina, kad tai turės įtakos alternatyviųjų degalų paklausai, taigi ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros, reikalingos įvairių rūšių transportui, paklausai. Todėl Komisija iki 2026 m. pabaigos turėtų peržiūrėti šį reglamentą, visų pirma tikslus, susijusius su elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieigomis, taip pat tikslus, susijusius su alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta netaršiems laivams ir orlaiviams vandens transporto ir aviacijos sektoriuose;

(55) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. skatinti plataus masto alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimą, valstybės narės atskirai negali deramai pasiekti, bet siekiant užtikrinti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių paklausą ir tam, kad Europos pramonė galėtų įgyvendinti ekonomiškai efektyvius projektus, ir siekiant sudaryti sąlygas alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis judėti visoje Sąjungoje, tą tikslą būtų lengviau pasiekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

(56) todėl Direktyva 2014/94/ES turėtų būti panaikinta,

Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB ir 2009/105/EB ir panaikinamas Tarybos sprendimas 87/95/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomi privalomi nacionaliniai tikslai, kad Sąjungoje būtų įdiegta pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta kelių transporto priemonėms, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams. Juo nustatomos alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudotojų informavimo, duomenų teikimo ir mokėjimo reikalavimų bendros techninės specifikacijos ir reikalavimai.
2. Šiuo reglamentu nustatomos taisyklės dėl valstybių narių patvirtintinų nacionalinių politikos sistemų, įskaitant alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą srityse, kuriose nenustatyti privalomi Sąjungos masto tikslai, ir tokios infrastruktūros diegimo ataskaitų teikimą.
3. Šiuo reglamentu nustatomas ataskaitų teikimo mechanizmas bendradarbiavimui skatinti ir užtikrinamas patikimas pažangos stebėjimas. Mechanizmą sudaro struktūrizuotas, skaidrus, kartotinis Komisijos ir valstybių narių tarpusavio procesas, kad būtų užbaigtos rengti ir vėliau įgyvendintos nacionalinės politikos sistemos ir kad Komisija imtųsi atitinkamų veiksmų.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

(1) duomenų prieinamumas – galimybė bet kuriuo metu prašyti duomenų ir juos gauti kompiuterio skaitomu formatu, apibrėžta Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2015/962[21] 2 straipsnio 5 punkte;

(2) *ad hoc* kaina – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus nustatyta kaina, kurią galutinis naudotojas moka už *ad hoc* įkrovimą arba degalų pildymą;

(3) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kuriais tiekiant energiją transportui bent iš dalies pakeičiami degalai, gaunami iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali padėti mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir didinti jo aplinkosauginį veiksmingumą; prie alternatyviųjų degalų priskiriami:

(a) netaršioms transporto priemonėms skirti alternatyvieji degalai:

– elektra,

– vandenilis,

– amoniakas,

(b) degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių:

[21] 2014 m. gruodžio 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis (OL L 157, 2015 6 23, p. 21).

– biomasės kuras ir biodegalai, apibrėžti Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 27 ir 33 punktuose,

– sintetiniai ir parafininiai degalai, įskaitant amoniaką, gaminami iš atsinaujinančiųjų energijos šaltinių,

(c) pereinamuoju etapu – alternatyvusis iškastinis kuras:

– dujinės būsenos (suslėgtos gamtinės dujos) ir skystosios būsenos (suskystintos gamtinės dujos) gamtinės dujos,

– suskystintos naftos dujos;

– sintetiniai ir parafininiai degalai, gaminami iš neatsinaujinančių energijos išteklių;

(4) TEN-T pagrindinio tinklo oro uostas ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostas – oro uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir klasifikuojamas tame priede;

(5) oro uosto valdymo organas – organas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB[22] 2 straipsnio 2 punkte;

(6) automatinis tapatumo nustatymas – transporto priemonės tapatumo nustatymas įkrovimo prieigos vietoje per įkrovimo jungtį arba telematikos priemonėmis;

(7) duomenų turimumas – kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato duomenų buvimas;

(8) elektrinė transporto priemonė su baterijomis – elektrinė transporto priemonė, varoma tik elektros varikliu be antrinio varomojo šaltinio;

(9) abikryptis įkrovimas – išmaniojo įkrovimo operacija, kai elektros energijos srautas gali būti apgręžtas ir elektra iš baterijos gali tekėti į įkrovimo prieigą, prie kurios ji prijungta;

(10) jungtis – fizinė įkrovimo prieigos ir elektrinės transporto priemonės sąsaja, per kurią keičiamasi elektros energija;

(11) komercinis oro transportas – oro transportas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139[23] 3 straipsnio 24 punkte;

(12) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams triumuose ir denyje vežti;

(13) mokėjimas pagal sutartį – galutinio naudotojo mokėjimas judumo paslaugų teikėjui už įkrovimo ar degalų pildymo paslaugą pagal galutinio naudotojo ir judumo paslaugų teikėjo sutartį;

(14) skaitmeniniais ryšiais susieta įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kuri gali siųsti ir gauti informaciją tikruoju laiku, palaikyti abikryptį ryšį su elektros tinklu ir elektrine transporto priemone ir kurią galima stebėti bei valdyti nuotoliniu būdu, be kita ko, siekiant pradėti ir sustabdyti įkrovimo seansą ir matuoti elektros energijos srautus;

---

22 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11).

23 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

(15) skirstymo sistemos operatorius – operatorius, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2019/944 2 straipsnio 29 punkte;

(16) dinaminiai duomenys – dažnai arba reguliariai kintantys duomenys;

(17) elektrifikuotojo kelio sistema – kelyje įrengti fiziniai įrenginiai, kuriais elektra gali būti perduodama važiuojančiai elektrinei transporto priemonei;

(18) elektrinė transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavara, turinti bent vieną ne išorinę elektros mašiną, veikiančią kaip energijos keitiklis su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;

(19) elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams – elektros tiekimas per standartizuotą stacionariąją arba mobiliąją sąsają orlaiviams, stovintiems prie vartų arba nutolusioje oro uosto orlaivių stovėjimo aikštelėje;

(20) galutinis naudotojas – fizinis arba juridinis asmuo, alternatyviųjų degalų įsigyjantis tiesiogiai naudoti transporto priemonėje;

(21) e. tarptinklinis ryšys – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus ir judumo paslaugų teikėjo, iš kurio galutinis naudotojas perka įkrovimo paslaugą, keitimasis duomenimis ir mokėjimais;

(22) e. tarptinklinio ryšio platforma – platforma, jungianti rinkos dalyvius, visų pirma judumo paslaugų teikėjus ir įkrovimo prieigų arba degalų pildymo punktų operatorius, kad jie galėtų teikti paslaugas tarpusavyje, įskaitant e. tarptinklinio ryšio paslaugas;

(23) Europos standartas – standartas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 2 straipsnio 1 dalies b punkte;

(24) krovinių terminalas – krovinių terminalas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio s punkte;

(25) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757[24] 3 straipsnio e punkte;

(26) sunkioji transporto priemonė – transporto priemonė, priskiriama M2, M3, N2 arba N3 kategorijai pagal Direktyvos 2007/46/EB[25] II priedą;

(27) didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektrinei transporto priemonei, yra didesnė kaip 22 kW;

(28) greitaeigis keleivinis laivas – SOLAS 74 X skyriaus 1 taisyklėje apibrėžtas laivas, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių;

(29) lengvoji transporto priemonė – transporto priemonė, priskiriama M1 arba N1 kategorijai pagal Direktyvos 2007/46/EB II priedą;

(30) judumo paslaugų teikėjas – juridinis asmuo, galutiniam naudotojui už atlygį teikiantis paslaugas, taip pat parduodantis įkrovimo paslaugą;

---

[24] 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

[25] 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

(31) įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektrinei transporto priemonei, yra ne didesnė kaip 22 kW;

(32) nacionalinis prieigos punktas – valstybių narių pagal Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2015/962 3 straipsnį sukurta skaitmeninė sąsaja, per kurią duomenų naudotojams suteikiama prieiga prie tam tikrų statinių ir dinaminių duomenų;

(33) įkrovimo prieigos operatorius – už įkrovimo prieigos, kuri naudojama įkrovimo paslaugai galutiniams naudotojams teikti, taip pat ir judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu, valdymą ir eksploatavimą atsakingas subjektas;

(34) degalų pildymo punkto operatorius – už degalų pildymo punkto, kuriame galutiniams naudotojams teikiama degalų pildymo paslauga, taip pat ir judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu, valdymą ir eksploatavimą atsakingas subjektas;

(35) keleivinis laivas – daugiau kaip 12 keleivių plukdantis laivas, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir laivus, į kuriuos gali užvažiuoti ir nuo jų nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės (keleiviniai įvažiuojamieji laivai);

(36) laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė – elektrinė transporto priemonė, turinti įprastą vidaus degimo variklį ir elektrinę varymo sistemą, kurią galima įkrauti iš išorinio elektros energijos šaltinio;

(37) atiduodamoji galia – didžiausia teorinė galia (išreikšta kW), kurią įkrovimo prieiga, stotelė, įkrovimo parkas arba elektros tiekimo nuo kranto įranga gali perduoti prie jos (jo) prijungtai transporto priemonei arba laivui;

(38) viešoji alternatyviųjų degalų infrastruktūra – alternatyviųjų degalų infrastruktūra visuomenei prieinamoje vietoje arba patalpose, neatsižvelgiant į tai, ar alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra viešoje, ar privačioje teritorijoje, ar taikomi prieigos prie vietos arba patalpų apribojimai arba sąlygos, ir neatsižvelgiant į taikomas alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudojimo sąlygas;

(39) greitojo atsako kodas (QR kodas) – ISO 18004 atitinkantis duomenų kodavimo ir vizualizavimo kodas;

(40) *ad hoc* įkrovimas – įkrovimo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti ilgesnių komercinių santykių su tos įkrovimo prieigos operatoriumi, neapsiribojančių vien paslaugos pirkimu;

(41) įkrovimo prieiga – stacionarioji arba mobilioji sąsaja, per kurią gali būti perduodama elektra elektrinei transporto priemonei ir, nors ji gali turėti vieną ar kelias skirtingų tipų jungtis, vienu metu galima įkrauti tik vieną elektrinę transporto priemonę ir kuri neapima įtaisų, kurių galia yra ne didesnė kaip 3,7 kW ir kurių pagrindinė paskirtis nėra elektrinių transporto priemonių įkrovimas;

(42) lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti lengvosioms transporto priemonėms įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės ar parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;

(43) sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti sunkiosioms transporto priemonėms įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės arba parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;

(44) įkrovimo parkas – viena arba kelios įkrovimo stotelės konkrečioje vietoje;

(45) įkrovimo stotelė – vienas fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena arba kelios įkrovimo prieigos;

(46) įkrovimo paslauga – naudojantis viešąja įkrovimo prieiga vykdomas elektros energijos pardavimas arba tiekimas, įskaitant susijusias paslaugas;

(47) įkrovimo seansas – visas transporto priemonės įkrovimo naudojantis viešąja įkrovimo prieiga procesas nuo transporto priemonės prijungimo momento iki jos atjungimo momento;

(48) *ad hoc* degalų pildymas – degalų pildymo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti ilgesnių komercinių santykių su to degalų pildymo punkto operatoriumi, neapsiribojančių vien paslaugos pirkimu;

(49) degalų pildymo punktas – bet kokiems skystiesiems arba dujiniams alternatyviesiems degalams tiekti skirta degalų pildymo infrastruktūra, kurią sudaro stacionarusis arba mobilusis įrenginys, kuriuo vienu metu galima papildyti tik vieną transporto priemonę;

(50) degalų pildymo paslauga – bet kokių skystųjų arba dujinių alternatyviųjų degalų pardavimas arba tiekimas per viešąjį degalų pildymo punktą;

(51) degalų pildymo seansas – visas transporto priemonės degalų pildymo procesas viešajame degalų pildymo punkte nuo transporto priemonės prijungimo momento iki jos atjungimo momento;

(52) degalų pildymo stotelė – vienas fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro vienas arba keli degalų pildymo punktai;

(53) reguliavimo institucija – reguliavimo institucija, kurią kiekviena valstybė narė paskiria pagal Direktyvos (ES) 2019/944 57 straipsnio 1 dalį;

(54) atsinaujinančiųjų išteklių energija – atsinaujinančiųjų neiškastinių išteklių energija, apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 1 punkte;

(55) keleivinis įvažiuojamasis laivas – daugiau kaip 12 keleivių plukdantis laivas, į kurį gali užvažiuoti ir nuo jo nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės;

(56) saugi stovėjimo aikštelė – 17 straipsnio 1 dalies b punkte nurodyta stovėjimo ir poilsio aikštelė, skirta sunkiosioms transporto priemonėms stovėti naktį;

(57) prisišvartavęs laivas – laivas, prišvartuotas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio n punkte;

(58) elektros tiekimas nuo kranto – prisišvartavusių jūrų laivų arba vidaus vandenų laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant standartizuotą sąsają;

(59) išmanusis įkrovimas – įkrovimo operacija, kai elektros energijos tiekimo baterijai intensyvumas koreguojamas realiuoju laiku pagal elektroniniu ryšiu gaunamą informaciją;

(60) statiniai duomenys – duomenys, kurie dažnai arba reguliariai nesikeičia;

(61) TEN-T visuotinis tinklas – tinklas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 9 straipsnyje;

(62) TEN-T pagrindinis tinklas – tinklas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 38 straipsnyje;

(63) TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandens kelių uostas – TEN-T pagrindinio arba visuotinio tinklo vidaus vandenų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir klasifikuojamas tame priede;

(64) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas – TEN-T pagrindinio arba visuotinio tinklo jūrų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir klasifikuojamas tame priede;

(65) perdavimo sistemos operatorius – sistemos operatorius, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2019/944 2 straipsnio 35 punkte;

(66) miestų transporto mazgas – miestų transporto mazgas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte.

3 straipsnis

Su elektrinių lengvųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

– būtų įrengtos viešosios lengvųjų transporto priemonių įkrovimo stotelės atsižvelgiant į lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastą;

– jų teritorijoje būtų įrengtos viešosios lengvųjų transporto priemonių įkrovimo stotelės, toms transporto priemonėms užtikrinančios pakankamą atiduodamąją galią.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad kiekvienų metų pabaigoje, pradedant 24 straipsnyje nurodytais metais, būtų bendrai pasiekti šie su atiduodamąja galia susiję tikslai:

(a) kiekvienai jų teritorijoje registruotai elektrinei lengvajai transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešųjų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1 kW ir

(b) kiekvienai jų teritorijoje registruotai laidu įkraunamai hibridinei lengvajai transporto priemonei tenkanti bendra viešųjų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,66 kW.

2. Valstybės narės savo teritorijos kelių tinkle užtikrina būtinąjį lengvųjų transporto priemonių viešųjų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

(a) TEN-T pagrindiniame tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengtas viešasis lengvųjų transporto priemonių įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

i) iki 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo stotelė, kurios individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW;

ii) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi

įkrovimo stotelės, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW;

(b) TEN-T visuotiniame tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengtas viešasis lengvųjų transporto priemonių įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

i) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo stotelė, kurios individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW;

ii) iki 2035 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo stotelės, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW.

3. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai.

4 straipsnis

Su elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės savo teritorijoje užtikrina būtinąjį sunkiųjų transporto priemonių viešųjų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

(a) TEN-T pagrindiniame tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengtas viešasis sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

i) iki 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 1400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo stotelė, kurios individuali atiduodamoji galia yra bent 350 kW;

ii) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 3500 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo stotelės, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia yra bent 350 kW;

(b) TEN-T visuotiniame tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 100 km būtų įrengtas viešasis sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

i) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 1400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo stotelė, kurios individuali atiduodamoji galia yra bent 350 kW;

ii) iki 2035 m. gruodžio 1 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 3500 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo stotelės, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia yra bent 350 kW;

(c) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvienoje saugioje stovėjimo aikštelėje būtų įrengta bent viena sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelė, kurios atiduodamoji galia yra bent 100 kW;

(d) iki 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos sunkiųjų transporto priemonių viešosios įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia yra bent 600 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW;

(e) iki 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos sunkiųjų transporto priemonių viešosios įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia yra bent 1 200 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW.

2. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai.

5 straipsnis

Įkrovimo infrastruktūra

1. Viešųjų įkrovimo stotelių operatoriai gali rinktis pirkti elektrą iš bet kurio Sąjungos elektros energijos tiekėjo, tokiam tiekėjui sutikus.

2. Įkrovimo prieigų operatoriai jų eksploatuojamose viešosiose įkrovimo prieigose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* įkrauti savo elektrines transporto priemones naudojantis Sąjungoje plačiai taikoma mokėjimo priemone. Tuo tikslu:

(a) įkrovimo prieigų operatoriai viešosiose mažesnės kaip 50 kW galios įkrovimo stotelėse, įrengtose nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

i) mokėjimo kortelių skaitytuvus;

ii) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles;

iii) prie interneto prijungtus prietaisus, kuriais, pavyzdžiui, gali būti sugeneruotas ir mokėjimo operacijai naudojamas konkretus greitojo atsako kodas;

(b) įkrovimo prieigų operatoriai viešosiose ne mažesnės kaip 50 kW galios įkrovimo stotelėse, įrengtose nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

i) mokėjimo kortelių skaitytuvus;

ii) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles.

Nuo 2027 m. sausio 1 d. įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos viešosios įkrovimo stotelės, kurių atiduodamoji galia yra ne mažesnė kaip 50 kW, atitiktų b punkte nustatytą reikalavimą.

Reikalavimai, nustatyti a ir b punktuose, netaikomi viešosioms įkrovimo prieigoms, už kurių teikiamą įkrovimo paslaugą nereikia mokėti.

3. Įkrovimo prieigų operatoriai, savo eksploatuojamoje viešojoje įkrovimo prieigoje siūlantys automatinį tapatumo nustatymą, užtikrina, kad galutiniai naudotojai visada turėtų teisę juo nesinaudoti ir galėtų arba *ad hoc* įkrauti savo transporto priemonę, kaip nustatyta 3 dalyje, arba rinktis kitą sutartimi grindžiamą įkrovimo sprendimą, galimą naudojantis ta įkrovimo prieiga. Įkrovimo prieigų operatoriai skaidriai nurodo tą galimybę ir patogiu būdu siūlo ją galutiniam naudotojui kiekvienoje savo eksploatuojamoje viešojoje įkrovimo prieigoje, kurioje naudojamas automatinis tapatumo nustatymas.

4. Viešųjų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešųjų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tam tikrais atvejais kainų lygis gali būti diferencijuojamas tik proporcingai, remiantis objektyviu pagrindimu.

5. Įkrovimo prieigų operatoriai visose savo eksploatuojamose viešosiose įkrovimo stotelėse aiškiai nurodo *ad hoc* kainą ir visas jos dedamąsias, kad galutiniams naudotojams tai būtų žinoma prieš pradedant įkrovimo seansą. Turi būti aiškiai parodytos bent šios kainos dedamosios, jeigu jos taikomos konkrečioje įkrovimo stotelėje:

   – seanso kaina,

   – minutės kaina,

   – kaina už kWh.

6. Judumo paslaugų teikėjų nustatomos kainos galutiniams naudotojams turi būti pagrįstos, skaidrios ir nediskriminacinės. Judumo paslaugų teikėjai visą informaciją apie taikomas kainas galutiniams naudotojams pateikia prieš šiems pradedant įkrovimo seansą ir konkrečiai apie jų pageidaujamą įkrovimo seansą, tam naudodami laisvai prieinamas, plačiai naudojamas elektronines priemones, aiškiai atskirdami įkrovimo prieigos operatoriaus nustatytos kainos dedamąsias, taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas. Mokesčiai turi būti pagrįsti, skaidrūs ir nediskriminaciniai. Už tarpvalstybinį e. tarptinklinio ryšio paslaugų teikimą netaikomi jokie papildomi mokesčiai.

7. Nuo 24 straipsnyje nurodytos datos įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos viešosios įkrovimo prieigos būtų skaitmeniniais ryšiais susietos įkrovimo prieigos.

8. Nuo 24 straipsnyje nurodytos datos įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose viešosiose įprastos galios įkrovimo prieigose būtų galimas išmanusis įkrovimas.

9. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad TEN-T kelių tinklo stovėjimo ir poilsio aikštelėse, kuriose įrengta alternatyviųjų degalų infrastruktūra, būtų įrengti tinkami ženklai, kad būtų galima lengvai rasti tikslią alternatyviųjų degalų infrastruktūros vietą.

10. Viešųjų įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose nuolatinės srovės viešosiose įkrovimo prieigose būtų įrengtas stacionarus įkrovimo kabelis.

11. Jeigu įkrovimo prieigos operatorius nėra tos prieigos savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia įkrovimo prieigą, kurios techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų įvykdyti 1, 3, 7, 8 ir 10 dalyse nustatytą įpareigojimą.

6 straipsnis

Su kelių transporto priemonėms skirta vandenilio degalų pildymo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje iki 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas būtinasis viešųjų vandenilio degalų pildymo stotelių skaičius.

   Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. TEN-T pagrindiniame ir TEN-T visuotiniame tinkle ne rečiau kaip kas 150 km būtų įrengta viešoji vandenilio degalų pildymo stotelė, kurios pajėgumas yra bent 2 t per parą ir kurioje įrengtas bent 700 barų dozatorius. Skystasis vandenilis turi būti tiekiamas viešosiose degalų pildymo stotelėse, kurias vieną nuo kitos skiria ne daugiau kaip 450 km.

   Valstybės narės užtikrina, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengta bent viena viešoji vandenilio degalų pildymo stotelė. Turi būti išanalizuota, kurioje vietoje geriausia įrengti tokias degalų pildymo stoteles, visų pirma apsvarstant galimybę jas įrengti daugiarūšio transporto mazguose, kur paslaugos galėtų būti teikiamos ir kitų rūšių transportui.

2. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 1 dalies antroje pastraipoje nurodyti didžiausi atstumai.

3. Viešosios degalų pildymo stotelės operatorius arba, jeigu operatorius nėra tos stotelės savininkas, tos stotelės savininkas jų abiejų tarpusavio susitarimu užtikrina, kad stotelė būtų suprojektuota taip, kad ja galėtų naudotis lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės. Krovinių terminaluose įrengtų viešųjų vandenilio degalų pildymo stotelių operatoriai arba savininkai užtikrina, kad šiose stotelėse būtų tiekiamas ir skystas vandenilis.

7 straipsnis

Vandenilio degalų pildymo infrastruktūra

1. Nuo 24 straipsnyje nurodytos datos visi viešųjų vandenilio degalų pildymo stotelių operatoriai savo eksploatuojamose stotelėse galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* pasipildyti degalų naudojantis Sąjungoje plačiai taikoma mokėjimo priemone. Tuo tikslu vandenilio degalų pildymo stotelių operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose vandenilio degalų pildymo stotelėse būtų priimami elektroniniai mokėjimai terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

   (a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;

(b) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles.

Jeigu vandenilio degalų pildymo punkto operatorius nėra to punkto savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia vandenilio degalų pildymo punktą, kurio techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų įvykdyti šioje dalyje nustatytą įpareigojimą.

2. Viešųjų vandenilio degalų pildymo punktų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešųjų vandenilio degalų pildymo punktų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tam tikrais atvejais kainų lygis gali būti diferencijuojamas remiantis objektyviu pagrindimu.

3. Vandenilio degalų pildymo punktų operatoriai informaciją apie kainas savo eksploatuojamose degalų pildymo stotelėse pateikia prieš prasidedant degalų pildymo seansui.

4. Viešųjų degalų pildymo stotelių operatoriai gali klientams teikti vandenilio degalų pildymo paslaugas pagal sutartį, taip pat ir kitų judumo paslaugų teikėjų vardu bei jų pavedimu. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams nustato pagrįstas, skaidrias ir nediskriminacines kainas. Judumo paslaugų teikėjai visą informaciją apie taikomas kainas galutiniams naudotojams pateikia prieš šiems pradedant pildymo seansą ir konkrečiai apie jų pageidaujamą pildymo seansą, tam naudodami laisvai prieinamas, plačiai naudojamas elektronines priemones, aiškiai atskirdami vandenilio degalų pildymo punkto operatoriaus nustatytos kainos dedamąsias, taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas.

8 straipsnis

Kelių transporto priemonėms skirta suskystintų gamtinių dujų infrastruktūra

Valstybės narės užtikrina, kad iki 2025 m. sausio 1 d. būtų įrengtas tinkamas viešųjų suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičius bent TEN-T pagrindiniame tinkle, kad suskystintomis gamtinėmis dujomis varomos sunkiosios transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje, kai tam yra poreikis, išskyrus atvejus, kai išlaidos būtų per didelės, palyginti su nauda, įskaitant teigiamą poveikį aplinkai.

9 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jūrų uostuose jūrų konteinervežiams ir keleiviniams laivams būtų užtikrintas būtinasis elektros tiekimas nuo kranto. Tuo tikslu valstybės narės imasi būtinų priemonių iki 2030 m. sausio 1 d. užtikrinti, kad:

(a) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, kuriuose vidutinis metinis atplaukiančių jūrų konteinervežių, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, skaičius per pastaruosius trejus metus viršijo 50, nuo

kranto būtų tiekiama atiduodamoji galia, kurios pakaktų bent 90 proc. tos paklausos patenkinti;

(b) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, kuriuose vidutinis metinis atplaukiančių jūrų keleivinių įvažiuojamųjų laivų ir greitaeigių keleivinių laivų, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, skaičius per pastaruosius trejus metus viršijo 40, nuo kranto būtų tiekiama atiduodamoji galia, kurios pakaktų bent 90 proc. tos paklausos patenkinti;

(c) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, kuruose vidutinis metinis atplaukiančių keleivinių laivų, išskyrus keleivinius įvažiuojamuosius laivus ir greitaeigius keleivinius laivus, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, skaičius per pastaruosius trejus metus viršijo 25, nuo kranto būtų tiekiama atiduodamoji galia, kurios pakaktų bent 90 proc. tos paklausos patenkinti.

2. Nustatant į uostą atplaukiančių laivų skaičių neįtraukiami šie įplaukimo į uostą atvejai:

(a) į uostą įplaukiantys laivai, kurie prisišvartuoja mažiau nei dviem valandoms, skaičiuojant pagal išvykimo ir atvykimo laiką, stebimą pagal pasiūlymo dėl Reglamento COM(2021)562 14 straipsnį;

(b) į uostą įplaukiantys laivai, naudojantys netaršias technologijas, kaip nurodyta pasiūlymo dėl reglamento COM(2021)562 III priede;

(c) neplanuotai – dėl saugumo arba žmonių gelbėjimo jūroje – į uostą įplaukiantys laivai.

3. Jeigu TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas yra saloje, kuri nėra tiesiogiai prijungta prie elektros energijos tinklo, 1 dalis netaikoma tol, kol nebus baigta tiesti tokia jungiamoji linija arba kol nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš švarios energijos šaltinių.

10 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto vidaus vandenų uostuose susiję tikslai

Valstybės narės užtikrina, kad:

(a) iki 2025 m. sausio 1 d. visuose TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekiama elektra;

(b) iki 2030 m. sausio 1 d. visuose TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekiama elektra.

11 straipsnis

Su suskystintų gamtinių dujų tiekimu jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2025 m. sausio 1 d. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, nurodytuose 2 dalyje, būtų įrengtas tinkamas suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičius, kad jūrų laivai galėtų judėti TEN-T pagrindiniame tinkle.

Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

2. Valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustato, kuriuose TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turi būti užtikrinta galimybė naudotis suskystintų gamtinių dujų pildymo punktais, kaip nurodyta 1 dalyje, taip pat atsižvelgdamos į realius rinkos poreikius ir raidą.

12 straipsnis

Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visų TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklų oro uostų valdymo organai elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams užtikrintų iki:

   (a) 2025 m. sausio 1 d. – prie visų vartų, naudojamų komerciniams skrydžiams;

   (b) 2030 m. sausio 1 d. – visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komerciniams skrydžiams.

2. Ne vėliau kaip nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad pagal 1 dalį tiekiama elektros energija būtų gaunama iš elektros energijos tinklo arba būtų pagaminta vietoje iš atsinaujinančiųjų išteklių.

13 straipsnis

Nacionalinės politikos sistemos

1. Iki 2024 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė parengia ir Komisijai atsiunčia nacionalinės transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo politikos sistemos projektą.

   Tą nacionalinės politikos sistemą sudaro bent šios dalys:

   (a) transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų, rinkos dabartinės padėties ir būsimos raidos vertinimas, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą ir, kai aktualu, į tarpvalstybinį tęstinumą;

   (b) nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriems šiame reglamente nustatyti privalomi nacionaliniai planiniai rodikliai;

   (c) su šios dalies l, m, n, o ir p punktais susiję alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionaliniai tikslai ir uždaviniai, kuriems šiame reglamente nenustatyta privalomų planinių rodiklių;

   (d) politika ir priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti šios dalies b ir c punktuose nurodyti privalomi tikslai ir uždaviniai;

   (e) priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti priklausomuose transporto priemonių parkuose, visų pirma įkrovimo ir

vandenilio degalų pildymo stoteles, skirtus viešojo transporto paslaugoms, ir įkrovimo stoteles, skirtas dalijimosi automobiliu paslaugoms;

(f) priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiosiose erdvėse, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti;

(g) alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, visų pirma viešųjų įkrovimo prieigų, populiarinimo priemonės;

(h) priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešųjų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių;

(i) priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, taip pat geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo elektros energijos sistemoje masto;

(j) priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešosios įkrovimo prieigos ir degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir neįgaliesiems, ir kurios turi derėti su Direktyvos 2019/882 I ir III prieduose nustatytais prieinamumo reikalavimais;

(k) priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu ir viešaisiais pirkimais;

(l) alternatyviųjų degalų infrastruktūros, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, diegimo oro uostuose planas, visų pirma apimantis orlaiviams skirtus vandenilio degalų pildymo ir įkrovimo sprendimus;

(m) alternatyviųjų degalų, visų pirma elektros ir vandenilio, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose planas, apimantis uosto paslaugas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/352[26];

(n) alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintas gamtines dujas ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose planas, visų pirma apimantis vandenilį, amoniaką ir elektrą;

(o) vidaus vandens kelių transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo planas, visų pirma apimantis vandenilį ir elektrą;

(p) diegimo planas, skirtas vandeniliu varomiems traukiniams arba elektriniams traukiniams su baterijomis tinklo segmentuose, kurie nebus elektrifikuoti, apimantis tikslus, pagrindinius etapus ir reikiamą finansavimą.

2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų atsižvelgta į jų teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius, įskaitant tų rūšių transportą, kuriam yra nedaug iškastinio kuro alternatyvų.

3. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose prireikus būtų tinkamai atsižvelgiama į regioninių ir vietos valdžios institucijų interesus, visų pirma, kai tai susiję su viešojo transporto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, taip pat į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų interesus.

[26] 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

4. Valstybės narės prireikus bendradarbiauja konsultuodamosi arba rengdamos bendras politikos sistemas, siekdamos užtikrinti, kad šio reglamento tikslams pasiekti būtinos priemonės būtų nuoseklios ir suderintos. Visų pirma valstybės narės bendradarbiauja alternatyviųjų degalų naudojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo vandens transporto sektoriuje strategijų klausimais. Valstybėms narėms bendradarbiauti padeda Komisija.

5. Alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės įgyvendinamos laikantis SESV nustatytų atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių.

6. Kiekviena valstybė narė viešai skelbia savo nacionalinės politikos sistemos projektą ir visuomenei iš anksto užtikrina veiksmingas galimybes dalyvauti rengiant nacionalinės politikos sistemos projektą.

7. Komisija įvertina nacionalinių politikos sistemų projektus ir ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo nacionalinių politikos sistemų projektų pateikimo, kaip nurodyta 1 dalyje, gali pateikti rekomendacijas valstybei narei. Tose rekomendacijose gali būti visų pirma aptariama:

   (a) tikslų ir uždavinių užmojo mastas siekiant įvykdyti 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsniuose nustatytus įpareigojimus;

   (b) politika ir priemonės, susijusios su valstybių narių tikslais ir uždaviniais.

8. Kiekviena valstybė narė savo nacionalinėje politikos sistemoje deramai atsižvelgia į visas Komisijos rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė neatsižvelgia į rekomendaciją arba kurią nors esminę jos dalį, ji Komisijai pateikia rašytinį paaiškinimą.

9. Iki 2025 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė praneša Komisijai apie savo galutinę nacionalinę politikos sistemą.

14 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Kiekviena valstybė narė pirmą kartą iki 2027 m. sausio 1 d., o po to kas dvejus metus Komisijai pateikia atskirąją nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimo pažangos ataskaitą.

2. Pažangos ataskaitose pateikiama I priede nurodyta informacija ir, kai tinkama, į jas įtraukiamas atitinkamas 13 straipsnyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pagrindimas.

3. Valstybių narių reguliavimo institucijos ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d., o po to periodiškai kas trejus metus įvertina, kaip, įrengus įkrovimo prieigas ir jas eksploatuojant jas, galėjo didėti elektrinių transporto priemonių indėlis į energetikos sistemos lankstumą, įskaitant jų dalyvavimą balansavimo rinkoje, ir į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo masto didinimą. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų rūšių įkrovimo prieigas – tiek viešąsias, tiek privačiąsias – ir pateikiamos rekomendacijos dėl rūšies, pagalbinių technologijų ir geografinio paskirstymo, kad naudotojams būtų lengviau savo elektrines transporto priemones integruoti į sistemą. Vertinimas skelbiamas viešai. Remdamosi vertinimo rezultatais, valstybės narės prireikus imasi tinkamų priemonių, kad būtų diegiamos papildomos įkrovimo prieigos, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytą pažangos ataskaitą. Į

vertinimą ir priemones atsižvelgia sistemos operatoriai, rengdami Direktyvos (ES) 2019/944 32 straipsnio 3 dalyje ir 51 straipsnyje nurodytus tinklo plėtros planus.

4. Remdamosi perdavimo sistemos operatorių ir skirstymo sistemos operatorių indėliu, valstybių narių reguliavimo institucijos ne vėliau kaip iki 2024 m. birželio 30 d., o vėliau periodiškai kas trejus metus įvertina potencialų abikrypčio įkrovimo indėlį į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo elektros energijos sistemoje masto didėjimą. Tas vertinimas skelbiamas viešai. Remdamosi vertinimo rezultatais valstybės narės prireikus imasi tinkamų priemonių, kuriomis pakoreguoja abikrypčio įkrovimo prieigų prieinamumą ir geografinį pasiskirstymą tiek viešosiose, tiek privačiosiose erdvėse, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytą pažangos ataskaitą.

5. Per šešis mėnesius nuo 24 straipsnyje nurodytos datos Komisija patvirtina gaires ir šablonus, susijusius su nacionalinių politikos sistemų, kurias valstybės narės turi pateikti pagal 13 straipsnio 1 dalį, turiniu, struktūra bei forma ir nacionalinių pažangos ataskaitų turiniu. Komisija gali patvirtinti gaires ir šablonus, siekdama palengvinti veiksmingą kitų šio reglamento nuostatų taikymą visoje Sąjungoje.

15 straipsnis

Nacionalinių politikos sistemų ir pažangos ataskaitų įvertinimas

1. Iki 2026 m. sausio 1 d. Komisija įvertina nacionalines politikos sistemas, apie kurias valstybės narės praneša pagal 13 straipsnio 9 dalį, ir Europos Parlamentui bei Tarybai pateikia tų nacionalinių politikos sistemų ir jų derėjimo Sąjungos lygmeniu vertinimo ataskaitą, į kurią įtraukiamas 13 straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pirmasis įvertinimas.

2. Komisija įvertina valstybių narių pagal 14 straipsnio 1 dalį pateiktas pažangos ataskaitas ir prireikus teikia rekomendacijas valstybėms narėms, kad būtų pasiekti šiame reglamente nustatyti uždaviniai ir įvykdyti įpareigojimas. Atsižvelgdamos į šias rekomendacijas valstybės narės per šešis mėnesius nuo Komisijos rekomendacijų pateikimo paskelbia atnaujintą savo pažangos ataskaitą.

3. Praėjus vieniems metams nuo valstybių narių nacionalinių pažangos ataskaitų pateikimo, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pagal 14 straipsnio 1 dalį pateiktų pažangos ataskaitų vertinimo ataskaitą. Joje įvertinama:

   (a) pažanga, padaryta valstybių narių lygmeniu siekiant tikslų ir uždavinių;

   (b) plėtros darna Sąjungos lygmeniu.

4. Remdamasi valstybių narių nacionalinėmis politikos sistemomis ir nacionalinėmis pažangos ataskaitomis, teikiamomis atitinkamai pagal 13 straipsnio 1 dalį ir 14 straipsnio 1 dalį, Komisija skelbia ir reguliariai atnaujina kiekvienos valstybės narės pateiktą informaciją apie nacionalinius tikslus ir uždavinius, susijusią su:

   (a) viešųjų įkrovimo prieigų ir stotelių skaičiumi, atskiriant lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigas ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieigas, taip pat laikantis III priede nustatytos klasifikacijos;

   (b) viešųjų vandenilio degalų pildymo punktų skaičiumi;

   (c) elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų ir vidaus vandenų uostuose;

(d) elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;

(e) suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičiumi TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų ir vidaus vandenų uostuose;

(f) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešųjų suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičiumi;

(g) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešųjų suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktų skaičiumi;

(h) kitų alternatyviųjų degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklų jūrų ir vidaus vandenų uostuose;

(i) kitų alternatyviųjų degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklų oro uostuose;

(j) degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis, skirtais geležinkelių transportui.

16 straipsnis

Pažangos stebėjimas

1. Iki metų, einančių po šio reglamento įsigaliojimo, vasario 28 d., o vėliau kasmet iki tos pačios dienos valstybės narės, laikydamosi III priedo reikalavimų, Komisijai praneša bendrą suvestinę įkrovimo prieigų atiduodamąją galią, viešųjų įkrovimo prieigų skaičių ir registruotų elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių, turėtų jų teritorijoje ankstesnių metų gruodžio 31 d., skaičių.

2. Jeigu iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytų teiktinų duomenų arba iš bet kurios Komisijos turimos informacijos matyti, kad kyla pavojus, jog valstybė narė nepasieks savo nacionalinių tinklų, nurodytų 3 straipsnio 1 dalyje, Komisija gali pateikti atitinkamą išvadą ir pareikalauti, kad ta valstybė narė imtųsi taisomųjų priemonių nacionaliniams tikslams pasiekti. Per tris mėnesius nuo Komisijos išvados gavimo atitinkama valstybė narė Komisijai praneša apie taisomąsias priemones, kurias ji planuoja įgyvendinti, kad pasiektų 3 straipsnio 1 dalyje nustatytus tikslus. Taisomosios priemonės apima papildomus veiksmus, kurių valstybė narė turi imtis, kad būtų pasiekti 3 straipsnio 1 dalyje nustatyti tikslai, ir aiškų veiksmų tvarkaraštį, pagal kurį būtų galima įvertinti metinę pažangą, padarytą siekiant tų tikslų. Komisijai nustačius, kad taisomosios priemonės yra patenkinamos, atitinkama valstybė narė atnaujina savo naujausią pažangos ataskaitą, kaip nurodyta 14 straipsnyje, įtraukdama į ją šias taisomąsias priemones, ir pateikia ją Komisijai.

17 straipsnis

Informacija naudotojams

1. Turi būti teikiama aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie motorines transporto priemones, kurias galima nuolat pasipildyti konkrečių rinkai tiekiamų degalų arba įkrauti įkrovimo prieigose. Ta informacija turi būti pateikta motorinių transporto

priemonių naudotojo vadovuose, degalų pildymo punktuose ir įkrovimo prieigose, ant motorinių transporto priemonių ir motorinių transporto priemonių prekybos vietose jų teritorijoje. Šis reikalavimas taikomas visoms motorinėms transporto priemonėms, pateikiamoms rinkai po 2016 m. lapkričio 18 d., ir tų motorinių transporto priemonių naudotojo vadovams.

2. 1 dalyje nurodytas transporto priemonių ir infrastruktūros suderinamumo identifikavimas, taip pat degalų ir transporto priemonių suderinamumo identifikavimas turi atitikti II priedo 9.1 ir 9.2 punktuose nurodytas techninės specifikacijas. Tais atvejais, kai tokiuose standartuose pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemą, ta grafinė išraiška turi būti paprasta bei lengvai suprantama ir pateikiama aiškiai matoma forma:

   (a) ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių visuose degalų pildymo punktuose nuo tos dienos, kurią degalai pateikiami rinkai; arba

   (b) ant motorinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojami ir kurioms tinkami tie degalai, visų degalų bakų dangtelių arba šalia jų ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose, kai tokios motorinės transporto priemonės pateikiamos rinkai po 2016 m. lapkričio 18 d.

3. Kai degalinėje rodomos degalų kainos, informacijos tikslais pagal II priedo 9.3 punkte nurodytą bendrą alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodiką prireikus pateikiamas atitinkamų vieneto kainų, visų pirma elektros ir vandenilio, palyginimas.

4. Kai į Europos standartus, kuriuose nustatomos degalų techninės specifikacijos, neįtrauktos ženklinimo nuostatos dėl atitikties tiems standartams, kai ženklinimo nuostatose nėra nuorodos į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, arba kai ženklinimo nuostatos nėra tinkamos šio reglamento tikslams pasiekti, Komisija, siekdama vienodo 1 ir 2 dalių įgyvendinimo, gali:

   (a) įgalioti Europos standartizacijos organizacijas parengti suderinamumo ženklinimo specifikacijas,

   (b) priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyta Sąjungos rinkai pateiktų degalų, kurie, Komisijos vertinimu, sudaro bent 1 proc. viso daugiau nei vienoje valstybėje narėje parduodamo kiekio, suderinamumo grafinė išraiška, įskaitant spalvų kodavimo sistemą.

5. Atnaujinus atitinkamų Europos standartų ženklinimo nuostatas, priėmus įgyvendinimo aktus dėl ženklinimo arba, jei reikia, parengus naujus Europos alternatyviųjų degalų standartus, atitinkami ženklinimo reikalavimai visiems degalų pildymo punktams bei įkrovimo prieigoms ir visoms valstybių narių teritorijoje registruotoms motorinėms transporto priemonėms turi būti taikomi praėjus 24 mėnesiams nuo atitinkamo jų atnaujinimo arba priėmimo.

18 straipsnis

Su duomenimis susijusios nuostatos

1. Valstybės narės paskiria identifikavimo duomenų registravimo organizaciją (toliau – IDRO). Ne vėliau kaip per vienus metus nuo 24 straipsnyje nurodytos datos IDRO išduoda ir tvarko unikalius identifikavimo kodus, skirtus bent įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams identifikuoti.

2. Viešųjų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai arba, pagal tarpusavio susitarimą, tų prieigų ir punktų savininkai užtikrina, kad būtų turimi statiniai ir dinaminiai duomenys apie jų valdomą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, ir sudaro sąlygas naudotis nemokama prieiga prie tų duomenų per nacionalinius prieigos punktus. Pateikiami šių rūšių duomenys:

(a) statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešąsias įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus:

i) įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto geografinė padėtis,

ii) jungčių skaičius,

iii) neįgaliesiems skirtų automobilių stovėjimo vietų skaičius,

iv) įkrovimo prieigos ir degalų pildymo stotelės savininko ir operatoriaus kontaktinė informacija;

(b) papildomi statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešąsias įkrovimo prieigas:

i) bent įkrovimo prieigos operatoriaus ir judumo paslaugų teikėjų, siūlančių paslaugas tos įkrovimo prieigos vietoje, identifikavimo kodai, nurodyti 1 dalyje,

ii) jungties tipas,

iii) srovės rūšis (kintamoji / nuolatinė srovė),

iv) atiduodamoji galia (kW),

(c) dinaminiai duomenys apie visas jų eksploatuojamas viešąsias įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus:

i) veikimo būsena (veikia / neveikia),

ii) prieinamumas (naudojama / nenaudojama),

iii) *ad hoc* kaina.

3. Valstybės narės užtikrina atvirą ir nediskriminacinę prieigą prie duomenų visiems suinteresuotiesiems subjektams per savo nacionalinį prieigos punktą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES[27].

4. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:

(a) prie 2 dalyje nurodytų duomenų pridedami papildomų rūšių duomenys;

(b) nustatomos nuostatos, susijusios su tų duomenų pateikimo formatu, dažnumu ir kokybe;

(c) nustatomos išsamios procedūros, kuriomis sudaromos sąlygos teikti pagal 2 dalį reikalaujamus duomenis ir jais keistis.

[27] 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

19 straipsnis

Bendrosios techninės specifikacijos

1. Elektrinėms transporto priemonėms skirtos įprastos galios įkrovimo prieigos, išskyrus belaidžius arba induktyviuosius įrenginius, įrengtos arba atnaujintos nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, turi atitikti bent II priedo 1.1 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

2. Elektrinėms transporto priemonėms skirtos didelės galios įkrovimo prieigos, išskyrus belaidžius arba induktyviuosius įrenginius, įrengtos arba atnaujintos nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, turi atitikti bent II priedo 1.2 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

3. Viešieji vandenilio degalų pildymo punktai, įrengti arba atnaujinti nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, turi atitikti II priedo 3.1, 3.2, 3.3 ir 3.4 punktuose išdėstytas technines specifikacijas.

4. Elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra, skirta jūrų transportui, įrengta arba atnaujinta nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, turi atitikti II priedo 4.1 ir 4.2 punktuose išdėstytas technines specifikacijas.

5. Motorinėms transporto priemonėms skirti suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktai, įrengti arba atnaujinti nuo 24 straipsnyje nurodytos datos, turi atitikti II priedo 8 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

6. Pagal Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 10 straipsnį Komisija gali prašyti Europos standartizacijos organizacijų parengti Europos standartus, kuriuose būtų nustatytos šio reglamento II priede nurodytų sričių, kuriose Komisija nepatvirtino bendrų techninių specifikacijų, techninės specifikacijos.

7. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:

   (a) šis straipsnis papildomas bendromis techninėmis specifikacijomis, kad būtų užtikrintas visiškas techninis įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros sąveikumas, susijęs su fizinėmis jungtimis ir ryšio palaikymu II priede nurodytose srityse;

   (b) iš dalies keičiamas II priedas atnaujinant tame priede pateiktose techninėse specifikacijose nurodytų standartų nuorodas.

20 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 18 ir 19 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 24 straipsnyje nurodytos datos. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas ar Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti18 ir 19 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 18 ir 19 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas trimis mėnesiais.

21 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

3. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.

22 straipsnis

Peržiūra

Iki 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri šį reglamentą ir prireikus pateikia pasiūlymą jį iš dalies pakeisti.

23 straipsnis

1. Direktyva 2014/94/ES panaikinama nuo 24 straipsnyje nurodytos dienos.

2. Nuorodos į Direktyvą 2014/94/ES laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal IV priede pateiktą atitikties lentelę.

24 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*