EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.7.2021.
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na izradu nove uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva. Novom će se uredbom izvan snage staviti Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva[1].

1.1. Razlozi i ciljevi prijedloga

Mobilnost i promet ključni su za sve stanovnike Europe i cijelo europsko gospodarstvo. Slobodno kretanje ljudi i robe preko unutarnjih granica Europske unije temeljna je sloboda EU-a i njegova jedinstvenog tržišta. Mobilnost građanima i poduzećima Unije donosi brojne socioekonomske koristi, ali ima i sve veći utjecaj na okoliš, među ostalim u obliku povećanih emisija stakleničkih plinova i lokalnog onečišćenja zraka koji ugrožavaju ljudsko zdravlje i dobrobit.

Komisija je u prosincu 2019. donijela komunikaciju o *europskom zelenom planu*[2]. Europski zeleni plan poziva na smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu za 90 %. Cilj je da EU postane klimatski neutralno gospodarstvo do 2050., istodobno radeći na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja. Komisija je u rujnu 2020. donijela svoj prijedlog europskog propisa o klimi kojim bi se neto emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s 1990. i kojim bi se Europa odgovorno usmjerila prema postizanju klimatske neutralnosti do 2050.[3] U komunikaciji *Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030.*[4] naglašava se važnost cjelovitog pristupa planiranju infrastrukture velikih razmjera i lokalne infrastrukture te potreba za primjerenim uvođenjem infrastrukture za alternativna goriva radi potpore prelasku na vozni park s gotovo nultim stopama emisija do 2050. Vijeće i Parlament postigli su 21. travnja 2021. privremeni politički sporazum o europskom propisu o klimi.

Komisija je u prosincu 2020. donijela komunikaciju *Strategija za održivu i pametnu mobilnost*[5]. toj se strategijom postavljaju temelji za tu preobrazbu prometnog sustava EU-a i određuju konkretne ključne etape za usmjeravanje tog sustava prema pametnoj i održivoj budućnosti. Prometni se sektor i dalje uvelike oslanja na fosilna goriva. Poticanje šire upotrebe vozila, plovila i aviona s nultim i niskim emisijama te obnovljivih i niskougljičnih goriva u svim vrstama prijevoza prioritetni je cilj postizanja njihove veće održivosti.

Intenzivnije uvođenje i upotreba obnovljivih i niskougljičnih goriva mora se odvijati usporedno sa stvaranjem geografski pravedno raspoređene mreže infrastrukture za punjenje i opskrbu kako bi se omogućila široka upotreba vozila s niskim i nultim emisijama u svim vrstama prijevoza. Na tržištu osobnih automobila široka masa potrošača odlučit će se za vozila s nultim emisijama tek kad bude sigurna da može napuniti ili ponovno opskrbiti svoja vozila bilo gdje u EU-u i to tako jednostavno kao što je to trenutačno slučaj s vozilima na konvencionalna goriva. Važno je da nijedna regija ili državno područje EU-a ne zaostaje i da se za regionalne razlike u uvođenju infrastrukture za alternativna goriva pronađu dobra rješenja pri oblikovanju i provedbi nacionalnih okvira politike.

Direktivom 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Direktiva”) utvrđuje se okvir zajedničkih mjera za uvođenje te infrastrukture u EU-u. Njome se od

[1] SL L 307, 28.10.2014., str. 1.
[2] COM(2019) 640 final.
[3] COM(2020) 563 final.
[4] COM(2020) 562 final.
[5] COM(2020) 789 final.

država članica zahtijeva utvrđivanje nacionalnih okvira politike za uspostavu tržišta za alternativna goriva i osiguravanje postavljanja odgovarajućeg broja javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu, posebno kako bi se omogućio slobodan prekogranični promet tih vozila i plovila na mreži TEN-T. U svojem nedavnom izvješću o primjeni Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva Komisija je uočila određeni napredak u njezinoj provedbi[6]. Međutim, jasno su vidljivi i nedostaci trenutačnog okvira politike: s obzirom na to da ne postoji detaljna i obvezujuća metodologija s pomoću koje države članice trebaju izračunavati ciljeve i donositi mjere, znatno se razlikuje njihova razina ambicije pri utvrđivanju ciljeva i povezanih politika. U izvješću je zaključeno da u cijelom EU-u ne postoji sveobuhvatna i potpuna mreža infrastrukture za alternativna goriva. Na isti je način Europski revizorski sud u svojem tematskom izvješću o infrastrukturi za punjenje napomenuo da prepreke za putovanje električnim vozilima u cijelom EU-u i dalje postoje te da je potrebno ubrzati uvođenje infrastrukture za punjenje u Europskoj uniji[7].

Komisija je provela *ex post* evaluaciju te direktive[8]. U evaluaciji je utvrđeno da ona nije dobro prilagođena cilju ostvarenja povećanih klimatskih ambicija za 2030. Glavni problemi uključuju činjenicu da u planiranju infrastrukture država članica u prosjeku nedostaje potrebna razina ambicioznosti, dosljednosti i usklađenosti, što rezultira nedostatnom, neravnomjerno raspodijeljenom infrastrukturom. I dalje postoje dodatni problemi s interoperabilnošću u pogledu fizičke veze, a pojavili su se i novi u vezi sa standardima komunikacije, uključujući razmjenu podataka među različitim akterima u ekosustavu elektromobilnosti. Naposljetku, nedostaju transparentne informacije o potrošačima i zajedničkim platnim sustavima, čime se ograničava prihvatljivost za korisnike. Bez daljnjeg djelovanja EU-a taj nedostatak interoperabilne infrastrukture za punjenje i opskrbu koja se lako upotrebljava vjerojatno će postati prepreka potrebnom rastu tržišta vozila, plovila i, u budućnosti, zrakoplova s niskim i nultim emisijama.

Ovaj je prijedlog dio sveobuhvatnog skupa međusobno povezanih političkih inicijativa u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55 % (*Fit for 55*). Te političke inicijative odgovaraju mjerama koje su potrebne u svim sektorima gospodarstva kako bi se dopunile nacionalne mjere za ostvarenje povećanih klimatskih ambicija za 2030., kako je opisano u programu rada Komisije za 2021.[9]

Ovom inicijativom nastoji se osigurati dostupnost i iskoristivost guste, široko rasprostranjene mreže infrastrukture za alternativna goriva u cijelom EU-u. Svim korisnicima vozila na alternativna goriva (uključujući plovila i zrakoplove) mora biti omogućeno jednostavno kretanje EU-om, koristeći ključnu infrastrukturu kao što su autoceste, luke i zračne luke. Specifični ciljevi su: i. osiguravanje minimalne infrastrukture za potporu potrebnoj široj upotrebi vozila na alternativna goriva u svim vrstama prijevoza i u svim državama članicama kako bi se ispunili klimatski ciljevi EU-a; ii. osiguravanje potpune interoperabilnosti infrastrukture; te iii. osiguravanje potpunih informacija za korisnike i odgovarajućih mogućnosti plaćanja.

Ispunjavanje cilja europskog zelenog plana o smanjenju emisija stakleničkih plinova iz prometa i razvijanje zajedničkog prometnog tržišta EU-a zahtijeva potpunu povezanost i

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Europski revizorski sud (2021.): Tematsko izvješće 05/2021: *Infrastruktura za punjenje električnih vozila: dostupan je veći broj postaja za punjenje, ali putovanje EU-om otežano je neujednačenim uvođenjem infrastrukture.*

8 SWD(2021) 637, „Evaluacija Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva".

9 COM(2020) 690 final.

dosljedno iskustvo korisnika u Europskoj prometnoj mreži za vozila, plovila i zrakoplove s niskim i nultim emisijama. To zauzvrat zahtijeva dovoljnu količinu i potpunu prekograničnu interoperabilnost infrastrukture. Ti se ciljevi mogu postići samo zajedničkim europskim zakonodavnim okvirom. Ova će inicijativa pridonijeti usklađenom i dosljednom razvoju i uvođenju voznog parka, infrastrukture za punjenje i opskrbu te informacija i usluga za korisnike.

1.2. Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području

Ova je inicijativa u skladu s drugim političkim inicijativama paketa za ostvarivanje cilja od 55 %. Ovom se inicijativom posebno dopunjuju: i. uredbe o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila[10] te za teška vozila[11]; te ii. zakonodavni prijedlog za utvrđivanje novih standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove automobile i nova laka gospodarska vozila nakon 2020., koji je isto dio paketa za ostvarivanje cilja od 55 %[12]. Standardne vrijednosti emisija CO_2 pružaju snažan poticaj za uvođenje vozila s nultim i niskim emisijama i time stvaraju potražnju za infrastrukturom za alternativna goriva. Ova će inicijativa omogućiti tu tranziciju osiguravajući da postoji dostatna javno dostupna infrastruktura za punjenje i opskrbu lakih i teških vozila za cestovni prijevoz.

Ova inicijativa djeluje u snažnoj sinergiji s revizijom Direktive o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora[13], Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz (inicijativa u području zrakoplovstva „RefuelEU Aviation")[14] i prijedlogom Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uporabi obnovljivih goriva i goriva s niskom razinom ugljika u pomorskom prometu (inicijativa u području pomorstva „FuelEU Maritime")[15], kojom se određuju obveze u pogledu opskrbe i potražnje za obnovljivim gorivima i gorivima s niskom razinom ugljika namijenjenih uporabi u prometu. Svakim od tih instrumenata promiče se povećanje ponude ili potražnje održivih alternativnih goriva u jednoj ili više vrsta prijevoza.

Kad je riječ o vodnom prometu, ovom se inicijativom ispunjavaju jasni zahtjevi iz europskog zelenog plana o obvezivanju usidrenih brodova na upotrebu električne energije s kopna. U potpunosti dopunjuje inicijativu u području pomorstva „FuelEU Maritime" jer osigurava da se u luke postavi dovoljno mjesta za opskrbu električnom energijom s kopna dok su putnički brodovi (uključujući ro-ro putničke brodove, brze putničke brodove i brodove za kružna putovanja) i kontejnerski brodovi na vezu i dok ispunjavaju potražnju za dekarboniziranim plinovima (odnosno, biološki ukapljenim prirodnim plinom i sintetičkim plinovitim gorivima (e-plinom)). Kad je riječ o putničkim brodovima, različite kategorije brodova razlikuju se po svojoj potražnji za električnom energijom dok su na vezu, što dovodi do

---

10 Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011, SL L 111, 25.4.2019., str. 13.

11 Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO_2 za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

12 COM(2021) 556. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije.

13 Direktiva (EU) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz.

15 COM(2021) 562, prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uporabi obnovljivih goriva i goriva s niskom razinom ugljika u pomorskom prometu.

različitih potreba za ulaganjem u luku. To se mora kombinirati s različitim operativnim značajkama luka, uključujući izgled i terminale. Stoga se putnički brodovi dodatno razlikuju u odnosu na inicijativu u području pomorstva „FuelEU Maritime”, odnosno utvrđene su dvije kategorije, one za ro-ro putničke brodove i brze putničke brodove te kategorija za ostale putničke brodove, posebno putničke brodove za kružna putovanja. Zajedno s inicijativom u području pomorstva pridonosi rješavanju trenutačne dileme o kokoši i jajetu, što znači da se lukama manje isplati ulagati u električnu energiju s kopna zbog vrlo niske potražnje da se brodski prijevoznici priključe na električnu mrežu dok su na vezu. Ograničeno uvođenje opskrbe električnom energijom s kopna u lukama može narušiti ravnopravnost među lukama, posebno za rane ulagače jer bi plovila bez opreme za opskrbu električnom energijom mogla odabrati druge luke. Stoga je važno postaviti minimalne zahtjeve za morske luke u cijeloj mreži TEN-T.

Inicijativom se dopunjuje i inicijativa u području zrakoplovstva „ReFuelEU Aviation”. Njome se nadograđuje poticaj inicijative za održiva zrakoplovna goriva za koja u velikoj mjeri nije potrebna posebna infrastruktura za opskrbu električnom energijom za sve avione u mirovanju, čime se podupire dekarbonizacija zrakoplovnog sektora.

Osim zakonodavnog prijedloga Komisija će razmotriti potrebu za dodatnim istraživačkim i inovacijskim aktivnostima, posebno putem partnerstva za zajedničke programe za vodni promet s nultom stopom emisija koje su predložili tehnološka platforma za vodni promet Waterborne u okviru programa Obzor Europa, Zajedničko poduzeće Clean Sky 2 i Zajedničko poduzeće za čisti vodik koje djeluje u sinergiji s ta dva prometna partnerstva.

Ova je inicijativa isto tako u skladu s revizijom Direktive o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora. Njome se nastoji osigurati da nedostatak infrastrukture za punjenje i opskrbu ne ometa ukupno jačanje obnovljivih goriva i goriva s niskom razinom ugljika u prometnom sektoru, gdje je potrebna posebna infrastruktura. Na razini Unije ne postoji instrument politike istovjetan Direktivi o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva koji bi na sličan način mogao osigurati uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje i opskrbu u svim vrstama prijevoza. Ova je inicijativa usko povezana i s nadolazećim prijedlogom revizije Uredbe o smjernicama za transeuropsku prometnu mrežu[16]. Planiranom revizijom te uredbe nadogradit će se i dopuniti infrastruktura za alternativna goriva koja je već uvedena pojedinačnim projektima na koridorima mreže TEN-T. Zahvaljujući dosljednom unakrsnom upućivanju na odredbe ove inicijative, revizijom Uredbe osigurat će se dovoljna pokrivenost osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T.

Osim što je osigurala postavljanje potrebne infrastrukture za vozila i plovila s niskim i nultim emisijama, ova će inicijativa dopuniti i niz drugih političkih inicijativa u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55 % kojima se potiče potražnja za tim vozilima tako što su postavljeni cjenovni signali koji uključuju vanjske učinke fosilnih goriva na klimu i okoliš. Te inicijative uključuju reviziju sustava trgovanja emisijama[17] i reviziju Direktive EU-a o oporezivanju energije[18].

1.3. Dosljednost u odnosu na druge politike Unije

Ova inicijativa mora djelovati u sinergiji s Direktivom o energetskim svojstvima zgrada[19], koja se bavi privatnom infrastrukturom za punjenje i kojom se propisuju zahtjevi za uvođenje infrastrukture za punjenje u zgrade. Odnos između javne i privatne infrastrukture za punjenje detaljno je riješen u procjeni učinka kojom se podupire ova politička inicijativa.

---

16 Uredba (EU) br. 1315/2013.
17 Direktiva 2003/87/EZ.
18 Direktiva 2003/96/EZ.
19 Direktiva 2010/31/EU.

Ovom se inicijativom osigurava uspostava potrebne infrastrukture za vozila i plovila s niskim i nultim emisijama te će dopuniti i djelovanja politike u pogledu naplate cestarina, kojima se isto tako želi potaknuti potražnja za tim vozilima. Ovdje je cilj bolje uključivanje vanjskih učinaka fosilnih goriva na klimu i okoliš, kako je predviđeno Direktivom o eurovinjeti[20], koja je trenutačno u postupku revizije.

Drugi instrument politike čiji je cilj ubrzanje uvođenja vozila s niskim i nultim emisijama jest Direktiva o čistim vozilima[21]. Šira dostupnost infrastrukture i brže uvođenje vozila s niskim i nultim emisijama neposredno će olakšati uvođenje čistih vozila u javne vozne parkove. Međutim, javni vozni parkovi (posebno autobusni vozni parkovi) obično se oslanjaju na vlastita mjesta za punjenje i opskrbu, a ne na javno dostupnu infrastrukturu. Doticaj s Direktivom uglavnom se temelji na normizaciji u svrhu osiguravanja interoperabilnosti.

Uvođenje više električnih vozila na vodik i baterije u vozni park EU-a važan je dio Komisijine strategije za vodik[22] i strategije za integraciju pametnog energetskog sustava[23]; nedovoljna dostupnost odgovarajuće infrastrukture za vozila mogla bi ugroziti te ambicije.

Olakšavanjem uvođenja sve većeg broja vozila s niskim i nultim emisijama, ova inicijativa pridonosi i ambiciji postizanja nulte stope onečišćenja iz europskog zelenog plana te dopunjuje norme emisija onečišćujućih tvari Euro 6 (za automobile i kombije)[24] i Euro VI (za autobuse i kamione)[25], kojima se određuju granične vrijednosti emisija za sva vozila.

Konačno, inicijativa djeluje zajedno s Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima[26] za koju Komisija namjerava predstaviti prijedlog za preispitivanje kasnije ove godine, kao i njezinim delegiranim aktima, posebno Delegiranom uredbom o uslugama prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu[27]. Zbog brzorastućeg podatkovnog okruženja za alternativna goriva ovom inicijativom treba odrediti relevantne vrste podataka koje treba staviti na raspolaganje u sinergiji s općim okvirom uspostavljenim Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima.

Obzor Europa novi je program Unije za financiranje istraživanja i inovacija[28]. Program je namijenjen borbi protiv klimatskih promjena, doprinosu u postizanju ciljeva održivog razvoja UN-a i poticanju konkurentnosti i rasta u EU-u. Klaster 5: Klima, energija i mobilnost ima za cilj borbu protiv klimatskih promjena tako da energetski i prometni sektori postanu klimatski i ekološki prihvatljiviji, učinkovitiji i konkurentniji, pametniji, sigurniji i otporniji. Europskim istraživanjima i inovacijama može se potaknuti i ubrzati provedba zelenog plana koji donosi korjenite promjene te upravljati njime, određivanjem smjerova, ispitivanjem i prikazivanjem rješenja, rješavanjem kompromisa te osiguravanjem koherentne politike koja je prilagođena inovacijama i utemeljena na dokazima. Ključnu ulogu u ostvarivanju klimatski neutralne i ekološki prihvatljive mobilnosti imat će partnerstva za cestovni promet s nultim emisijama (2Zero), za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost (CCAM), za europski industrijski lanac vrijednosti baterija (Batt4EU), za čisti vodik, za prelazak na čistu energiju i za pokretanje tranzicije u gradovima prema održivoj budućnosti. Cilj misije Obzor Europa o klimatski neutralnim i

[20] Direktiva 1999/62/EZ.
[21] Direktiva (EU) 2019/1161.
[22] COM(2020) 301 final.
[23] COM/2020/299.
[24] Uredba (EZ) 715/2007.
[25] Uredba (EZ) 595/2009.
[26] Direktiva 2010/40/EU.
[27] Delegirana uredba (EU) 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.

pametnim gradovima[29] jest podržati, promicati i prikazati 100 europskih gradova u njihovoj sustavnoj transformaciji prema klimatskoj neutralnosti do 2030.

Kohezijska politika imat će središnju ulogu u pomaganju svim regijama u tranziciji na zeleniju, klimatski neutralnu Europu. Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond dostupni su za potporu ulaganjima u inovacije i razvoj, posebno u manje razvijenim državama članicama i regijama. Kohezijska politika pružit će potporu održivom, pametnom i otpornom prometnom sustavu koji obuhvaća sve vrste prijevoza i sve razine prometnog sustava u skladu s posebnim zahtjevima i prioritetima utvrđenima u nacionalnim i regionalnim programima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

2.1. Pravna osnova

Kako bi se osiguralo ispravno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, Ugovorom o funkcioniranju Europske unije (UFEU) uspostavlja se pravo Unije da utvrdi odredbe za zajedničku prometnu politiku, glava VI. (članci 90.–91.) i za transeuropske mreže, glava XVI. (članci 170.–171.). S obzirom na taj pravni okvir, djelovanje Unije omogućuje bolju koordinaciju za ravnopravno i raširenо uvođenje infrastrukture za alternativna goriva umjesto da se oslanjanja samo na države članice. To i privatnim korisnicima i poduzećima olakšava putovanje u Europskoj uniji vozilima na alternativna goriva. Njime se pomaže u sprječavanju da nedostatak infrastrukture za alternativna goriva ili njezino nedovoljno uvođenje postane potencijalna prepreka dovršetku unutarnjeg tržišta i da obeshrabri proizvodnju vozila s niskim i nultim emisijama u automobilskoj industriji.

Ispunjavanje ciljeva europskog zelenog plana koji se odnose na smanjenje emisija u prometu (što je potkrijepljeno strategijom za održivu i pametnu mobilnost) zahtijeva znatno povećanje broja vozila i plovila s niskim i nultim emisijama. To se neće dogoditi bez uvođenja koherentne i potpune mreže potpuno interoperabilne infrastrukture za alternativna goriva koja bi omogućila putovanje kroz Europsku uniju u vozilu na alternativna goriva. Kako je navedeno u trenutku donošenja postojeće Direktive, države članice ne mogu na odgovarajući način razviti tu mrežu; umjesto toga, potrebna je intervencija Unije.

2.2. Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Dodana vrijednost Europske unije za ovu intervenciju u smislu djelotvornosti, učinkovitosti i sinergije istaknuta je u evaluaciji postojeće Direktive, zajedno s procjenom nacionalnih izvješća o provedbi koje su podnijele države članice. Evaluacija je pokazala da je razvoj zajedničkog okvira EU-a donekle pomogao u izbjegavanju fragmentacije. Tim okvirom podupire se razvoj nacionalnih politika za razvoj infrastrukture za alternativna goriva u svim državama članicama te se podupire stvaranje ravnopravnijih uvjeta unutar industrije. Poticanjem interoperabilnosti, relevantnih tehničkih normi i utvrđivanjem ciljeva u sličnim vremenskim rokovima, djelovanje na razini Unije osiguralo je određene uštede troškova i bolju vrijednost za novac olakšavanjem ekonomija razmjera, izbjegavanjem udvostručavanja aktivnosti i resursa te osiguravanjem ulaganja u financiranje infrastrukture. Provedbom Direktive (i njezinim popratnim aktivnostima) olakšana je suradnja i razmjena informacija o alternativnim gorivima između relevantne industrije i javnih aktera. Bez direktive ta suradnja vjerojatno ne bi postojala.

[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.

Bez intervencije Europske unije vrlo je malo vjerojatno da bi se u svim državama članicama razvila usklađena i potpuna mreža potpuno interoperabilne infrastrukture za alternativna goriva, čime bi se osigurala mogućnost putovanja u cijeloj Europskoj uniji u vozilu na alternativna goriva. To je preduvjet za širu upotrebu tih vozila u cijeloj Europskoj uniji, što je od ključne važnosti za EU radi ostvarenja povećanih klimatskih ambicija za 2030.

2.3. Proporcionalnost

U skladu s načelom proporcionalnosti ovim prijedlogom ne prelazi se ono što je potrebno za postizanje utvrđenih ciljeva. Sve se mjere smatraju razmjernima u pogledu njihovih učinaka, kako je prikazano u procjeni učinka priloženoj ovoj inicijativi[30]. Predloženom intervencijom utvrđuje se više obvezujućih zahtjeva za države članice kako bi se osiguralo uvođenje dostatne javno dostupne infrastrukture za punjenje i opskrbu vozila na alternativna goriva u Europskoj uniji. To je potrebno kako bi EU ostvario povećanu klimatsku i energetsku ambiciju za 2030. i ispunio opći cilj postizanja klimatske neutralnosti do 2050., što se, među ostalim, odražava u standardnim vrijednostima emisija CO_2 za automobile i kombije te prekograničnoj povezanosti tih vozila u osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T.

Iskustvo provedbe ove Direktive pokazuje potrebu za ovom revidiranom intervencijom. Provedba postojeće Direktive dovodi do nejednakog uvođenja infrastrukture u državama članicama, a ne do guste, široko potrebne mreže infrastrukture za alternativna goriva. To je u potpunosti dokazano u izvješću Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva[31] i u procjeni učinka kojom se podupire trenutačna inicijativa. Priroda i opseg problema slični su u svim državama članicama i postoje dokazi o potrebi i dodanoj vrijednosti osiguravanja prekogranične povezivosti za vozila na alternativna goriva u Europskoj uniji, što propisno opravdava djelovanje Europske unije.

Ovom inicijativom stvara se stabilan i transparentan okvir politike za pomoć u stvaranju otvorenih i konkurentnih tržišta, čime se potiču ulaganja u infrastrukturu za punjenje i opskrbu u svim vrstama prijevoza. Njome se uspostavlja zajednički minimum na kojem tržišta mogu graditi i početi isporučivati daljnju infrastrukturu kao odgovor na potražnju za vozilima na tržištima, na temelju jasnog i transparentnog ciljnog mehanizma koji se primjenjuje u cijeloj Uniji.

2.4. Odabir instrumenta

Iako je procjena učinka rezultirala direktivom kao opcijom politike kojoj se daje prednost, Komisija je odlučila predložiti uredbu. Odabirom uredbe osigurava se brz i koherentan razvoj prema gustoj, široko rasprostranjenoj mreži potpuno interoperabilne infrastrukture za punjenje u svim državama članicama. Odluka je posebno opravdana s obzirom na potrebnu brzu i usklađenu provedbu minimalnih nacionalnih ciljeva uvođenja koji se temelje na voznom parku utvrđenih na razini država članica i obvezujućih ciljeva koji se temelje na udaljenosti u cijeloj mreži TEN-T jer bi se prvi predloženi ciljevi trebali postići već do 2025. U tom je roku izgradnja dovoljno guste, široko rasprostranjene mreže infrastrukture za punjenje i opskrbu vozila s niskim i nultim emisijama u cijeloj Uniji istim tempom i pod istim uvjetima sada iznimno važna za podupiranje vrlo potrebnog ubrzanog uvođenja vozila s niskim i nultim emisijama na tržište. To znači da već u godinama prije 2025. države članice moraju razviti planove i mjere za postizanje ciljeva. Novom uredbom utvrđuju se

[30] SWD(2021) 631, „Procjena učinka priložena Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU".

[31] COM/2021/103 final.

jasno obvezujuće i izravno primjenjive obveze za države članice na nacionalnoj razini te istodobno osigurava njihova dosljedna i pravodobna primjena i provedba na razini EU-a. Njome se izbjegava rizik od kašnjenja i nedosljednosti u nacionalnim postupcima prenošenja, čime se stvaraju jasni jednaki uvjeti za tržišta, što će pomoći u uvođenju infrastrukture za punjenje i opskrbu na razini Unije. Uredbom će se uspostaviti snažniji mehanizam upravljanja koji prati napredak država članica u postizanju ciljeva i koji državama članicama omogućuje da postave odgovarajuće poticaje kako bi se razvila konkurentna tržišta za punjenje. Jasni rokovi za oblikovanje i razvoj nacionalnih okvira politike država članica za postizanje ciljeva, čvrsti mehanizmi praćenja i izvješćivanja, kao i odredbe za korektivne mjere koje provode države članice mogu omogućiti učinkovito cjelokupno praćenje i usmjeravanje djelovanja u državama članicama za postizanje ciljeva. Ova inicijativa jamči takav pristup.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

3.1. *Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva

Ex post evaluacija programa „REFIT" pokazala je da se Direktivom podupire razvoj politika i mjera za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u državama članicama, posebno u obliku zahtjeva za razvijanje nacionalnih okvira politike[32].

Međutim, nedostaci u trenutačnom okviru politike istaknuti su i u evaluaciji. Nadalje, nije ispunjen ključni cilj Direktive, a to je osiguranje dosljednog razvoja tržišta u EU-u. Nedostaci se posebno javljaju u sljedeća tri područja: i. nedostatak potpune mreže infrastrukture koja omogućuje neometano putovanje u cijelom EU-u; ii. potreba za dodatnim zajedničkim tehničkim specifikacijama kako bi se osigurala interoperabilnost s obzirom na tehnologije u nastajanju; te iii. nedostatak potpunih informacija za korisnike, jedinstvenih i jednostavnih načina plaćanja i potpune transparentnosti cijena u cijeloj Uniji.

U evaluaciji je zaključeno da je, šest godina nakon donošenja Direktive, ukupno europsko tržište infrastrukture za alternativna goriva još uvijek u prilično ranoj fazi razvoja, iako u nekim dijelovima EU-a tržišta sazrijevaju. U procjeni Direktive preporučeno je zadržavanje zakonodavstva, ali i njegovo preispitivanje s obzirom na ukupnu važnost osiguravanja dostatne infrastrukture za potrebnu širu upotrebu vozila i plovila u pogledu povećanja klimatskih ambicija za 2030.

3.2. Savjetovanja s dionicima

U okviru procjene učinka provedeno je savjetovanje s dionicima u različitim formatima.

Javno savjetovanje o početnoj procjeni učinka[33] za ovu inicijativu trajalo je od 6. travnja do 4. svibnja 2020. Komisija je zaprimila 86 odgovora, većinu (61) od poduzeća i poslovnih udruženja. U javnom savjetovanju o početnoj procjeni učinka isto su tako sudjelovale nevladine udruge i građani, kao i jedna mreža gradova.

Otvoreno javno savjetovanje u organizaciji Komisije trajalo je od 6. travnja 2020. do 29. lipnja 2020. U okviru savjetovanja svi su građani i organizacije pozvani da daju informacije i o ocjenjivanju i o procjeni učinka[34]. Zaprimljena su ukupno 324 odgovora.

---

32 SWD(2021) 637.

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

34 Rezultati evaluacije analizirani su u izvješću o savjetovanju s dionicima u kojemu se podupire završno izvješće o evaluaciji.

Ciljani razgovori s dionicima i ankete između listopada 2020. i siječnja 2021.: Komisija je održala preliminarne razgovore s predstavnicima ključnih dionika na razini EU-a, posebno radi potpore i poboljšanja definicije cjelokupnog problema i mogućih opcija politike. Obavljeni su dodatni razgovori i podijeljena je internetska anketa među relevantnim dionicima koji predstavljaju tijela javne vlasti i druga javna tijela (nacionalna, regionalna i lokalna tijela, tijela EU-a), predstavnicima industrije (uključujući relevantne udruge) i članovima civilnog društva (nevladine organizacije, skupine potrošača).

Ciljano savjetovanje s dionicima koje je organizirao konzultant zadužen za studiju vanjske potpore do procjene učinka trajalo je od prosinca 2020. do veljače 2021. Savjetovanje je uključivalo ciljana istraživanja među ključnim dionicima te ciljane razgovore i zahtjeve za podatke kako bi se ispunili posebni zahtjevi za informacije, posebno radi podupiranja razvoja metodologije za utvrđivanje uvođenja dostatne infrastrukture i podupiranja procjene učinaka mogućih mjera politike.

3.3. Prikupljanje i primjena stručnog znanja

Komisija je tijekom pripreme ove inicijative upotrijebila nalaze *ex post* evaluacije Direktive[35]. Dionici su dostavili mnogo informacija u savjetodavnim aktivnostima, dopunjene informacijama koje su dostavili Komisiji na *ad hoc* osnovi. Procjena učinka u velikoj se mjeri oslanja na vanjsku popratnu studiju koju je proveo konzultant[36]. Komisija se pozvala i na opsežno savjetovanje s Forumom za održivi promet, stručnom skupinom Komisije za alternativna goriva. Savjetovanje s Forumom za održivi promet trajalo je od listopada 2018. do studenoga 2019., a posebna pozornost posvetila se problemima i budućim potrebama politike u području infrastrukture za alternativna goriva[37]. Općenito, izvori upotrijebljeni za izradu izvješća o procjeni učinka bili su brojni, uglavnom iscrpni i reprezentativni za različite skupine dionika.

3.4. Procjena učinka

Odbor za nadzor regulative primio je 7. travnja 2021. nacrt verzije izvješća o procjeni učinka te je 7. svibnja 2021. izdao pozitivno mišljenje. Odbor je smatrao da bi se izvješće moglo dodatno poboljšati: (a) boljim opisivanjem razlike između opcija i načina na koji se one povezuju s utvrđenim problemima; i (b) doradom izvješća kako bi se razjasnilo proizlaze li očekivani učinci iz te posebne inicijative ili iz drugih politika ili iz njihove kombinacije.

Završno izvješće o procjeni učinka uključuje sveobuhvatan opis i procjenu dodane vrijednosti inicijative i njezine povezanosti s drugim inicijativama politike. To se može vidjeti u odjeljcima 1.3., 3.3. i 8.1. izvješća o procjeni. Detaljan opis opcija politike uključen je u odjeljak 5., dok je sveobuhvatna analiza učinaka svih opcija prikazana u odjeljku 6. Analizirane opcije politike mogu se sažeti na sljedeći način:

– *Opcija politike 1:* **bitne izmjene Direktive**. Nacionalno određivanje ciljeva i izvješćivanje u okviru nacionalnog okvira politike i dalje bi bio važan stup, ojačan obvezujućim ciljevima koji se temelje na voznom parku za mjesta za punjenje lakih vozila električnom energijom. Za teška vozila u mrežu TEN-T uvest će se obvezujući ciljevi koji se temelje na udaljenosti za mjesta za punjenje električnom energijom i

35 SWD(2021) 637.

36 Završno izvješće, popratna studija uz procjenu učinka „Procjena učinka revizije Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (2014/94/EU)”, 2021.

37 Rezultati te vježbe sastavljeni su u sveobuhvatnom izvješću plenarne skupine Foruma za održivi promet u studenome 2019.: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

mjesta za opskrbu vodikom, uključujući ograničene odredbe o opskrbi vodikom u gradskim čvorovima. Uveli bi se i obvezujući ciljevi za avione u mirovanju i opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova. Osim toga, pristupilo bi se rješavanju nekih aspekata kvalitete infrastrukture kako bi se poboljšali interoperabilnost i informiranje korisnika.

– *Opcija politike 2:* **više bitnih izmjena Direktive nego pod opcijom 1**. Osim obvezujućih ciljeva koji se temelje na voznom parku za mjesta za punjenje lakih vozila električnom energijom, utvrdili bi se ciljevi koji se temelje na udaljenosti za svu infrastrukturu cestovnih vozila za mrežu TEN-T, uključujući gradske čvorove za infrastrukturu teških vozila. Ta bi opcija uključivala i detaljnije odredbe o lukama i zračnim lukama na mreži TEN-T te veće usklađivanje platnih opcija, fizičkih i komunikacijskih standarda i prava potrošača za vrijeme punjenja. Njome bi se ojačale odredbe o transparentnosti cijena i drugim informacijama za korisnike, uključujući fizičko označivanje infrastrukture za punjenje i opskrbu.

– *Opcija politike 3:* **izmjena Direktive u Uredbu** (čime se ide najdalje u smislu obvezujućih pravnih instrumenata). Osim obvezujućih ciljeva koji se temelje na voznom parku i udaljenosti u okviru opcije 2., ovom bi se opcijom dodali dodatni ciljevi na temelju lokacije za laka električna vozila i dodatni ciljevi za teška vozila. Opcijom bi se isto tako povećale značajne ambicije za lučku infrastrukturu, a obvezno terminalno plaćanje na novim brzim punjačima bilo bi jedina opcija plaćanja.

Opcija 2 određena je kao najbolja opcija politike jer postiže najbolju ravnotežu između ostvarenih ciljeva i troškova provedbe. Međutim, opcija politike 2 može se provesti i u obliku uredbe jer se u tom slučaju ubrzava provedba odredbi. Procjena učinka uključuje detaljan opis regulatornih mjera uključenih u različite opcije politike.

3.5. Primjerenost i pojednostavnjenje propisa

Mnogo ambicioznija politika osiguravanja dostatne i potpuno interoperabilne infrastrukture za punjenje i opskrbu nužna je za podršku potrebnom uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama na tržište, u skladu s općim ambicijom politike iz paketa za ostvarivanje cilja od 55 % i srodnih političkih inicijativa. Primjerenost propisa postiže se utvrđivanjem neophodnih najmanjih zahtjeva za javna tijela i tržišne aktere. Povezani veći troškovi javnih tijela za potporu uvođenju infrastrukture, posebno u dijelovima prometne mreže gdje je potražnja niska, moraju se promatrati u kontekstu znatno povećane potražnje korisnika i velikih mogućnosti za rast tržišta. Preispitivanjem politika u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55 % omogućit će se uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište i servisiranje plovila opremljenih za opskrbu električnom energijom s kopna. Procjena učinka pruža detaljnu analizu troškova i koristi, uključujući sažetak u Prilogu 3.

Iako se preispitivanjem povećavaju ukupne ambicije politike, ono uključuje i neke važne aspekte pojednostavnjenja. To pojednostavnjenje prvenstveno utječe na operatore mjesta za punjenje i pružatelje usluga mobilnosti. Utvrđivanjem jasnih i zajedničkih najmanjih zahtjeva pojednostavnit će se njihovo poslovanje jer će se oni suočiti sa sličnim najmanjim zahtjevima u svim državama članicama. Tim će se zahtjevima pojednostavniti upotreba infrastrukture za strane privatne i korporativne potrošače (koji se trenutačno suočavaju s brojnim pristupima upotrebi) te omogućiti bolje inovacije u poslovnim uslugama. Povećat će se povjerenje potrošača u pouzdanost paneuropske mreže infrastrukture za punjenje i opskrbu, čime će se poduprijeti ukupna profitabilnost mjesta za punjenje i opskrbu i poduprijeti stabilno poslovanje. Svi sudionici na tržištu i skupine korisnika imat će koristi

od nižih troškova informiranja i, u slučaju sudionika na tržištu, nižih troškova pravne usklađenosti u srednjoročnom razdoblju jer će zahtjevi za dodjelu infrastrukture na temelju Uredbe biti bolje usklađeni. Javna tijela mogu imati koristi od usklađenog okvira na razini EU-a kojim će se pojednostavniti koordinacija s javnim i privatnim sudionicima na tržištu.

U procjeni učinka nije utvrđeno ni jedno područje u kojem bi planirane odredbe ove inicijative stvorile znatan i nerazmjeran trošak za MSP-ove u usporedbi sa svim poduzećima. Ovom inicijativom stvara se dugoročna tržišna sigurnost za ulaganja u infrastrukturu za punjenje i opskrbu te se utvrđuju temelji za razvoj ekosustava otvorenih podataka koji poduzeća mogu koristiti za razvoj novih tržišnih usluga, što će donijeti korist inovativnim MSP-ovima. Inicijativa ima općenito pozitivan utjecaj na konkurentnost poduzeća koja ugrađuju infrastrukturu za punjenje i opskrbu te upravljaju njome, kao i na konkurentnost samog automobilskog sektora. Razlog tome je što osiguravanje dostatne infrastrukture utječe na uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište, a to je ključni aspekt buduće konkurentnosti automobilskog sektora, kako je detaljno objašnjeno u procjeni učinka na kojoj se temelji prijedlog revizije standardnih vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije[38].

3.6. Temeljna prava

Prijedlog ne utječe na temeljna prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema utjecaj na proračun Europske unije.

5. DRUGI ELEMENTI

5.1. Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Provedba revidirane uredbe pratit će se s pomoću pokazatelja za fizičko uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u EU-u. Dobro uspostavljeni instrumenti nadzora primjenjivat će se za praćenje uspostave.

Države članice morat će donijeti revidirani nacionalni okvir politike kako bi razvile tržište alternativnih goriva u prometnom sektoru i rasporedile relevantnu infrastrukturu u skladu s predloženim ojačanim odredbama. To će državama članicama omogućiti da izvješćuju Komisiju o provedbi na koherentan i dosljedan način. Pružanje podataka nacionalnim i zajedničkim pristupnim točkama država članica slijedit će zajednički dogovorene standarde kvalitete podataka[39]. Osim toga, Europski informativni portal o alternativnim gorivima bit će nadograđen i nastavit će s prikupljanjem informacija o porastu broja vozila u upotrebi i uvođenju infrastrukture u sve države članice te s njihovim čestim ažuriranjem[40]. Komisija će i dalje surađivati sa svojom stručnom skupinom, Forumom za održivi promet (i posebnim podskupinama) kako bi pratila razvoj tržišta i utvrdila povezane potrebe politike.

Potpuno preispitivanje Uredbe predviđeno je za kraj 2026. s ciljem utvrđivanja svih

---

38 SWD(2021) 614, Procjena učinka priložena Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije.

39 Odluke o razvoju i nabavi u području informatičke tehnologije podlijegat će prethodnom odobrenju Odbora Europske komisije za informacijsku tehnologiju i kibersigurnost.

40 www.eafo.eu.

mogućih nedostataka i budućih potreba za zakonodavnim djelovanjem u području tehnologija u nastajanju. Za pregled operativnih ciljeva, pokazatelja i izvora podataka vidjeti Prilog 9. Radnom dokumentu službi o procjeni učinka priloženom ovoj inicijativi.

5.2. Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Ovim se prijedlogom uspostavlja nova Uredba kojom se izvan snage stavlja trenutačna Direktiva 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Struktura nove Uredbe je sljedeća:

– Člankom 1. uređuje se predmet Uredbe, pri čemu se posebno, ali ne suštinski, mijenja predmet trenutačne Direktive.

– U članku 2. utvrđuje se popis definicija koje se temelje na popisu definicija trenutačne Direktive te se one prema potrebi i gdje je to prikladno proširuju s obzirom na opće promjene u području primjene i na odredbe nove Uredbe.

– Članci od 3. do 12. sadržavaju odredbe o uvođenju određene infrastrukture za punjenje i opskrbu lakih i teških vozila za cestovni prijevoz, plovila i zrakoplova.

– U člancima 3. i 4. propisuje se da države članice moraju osigurati minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima lakim i teškim vozilima za cestovni prijevoz na svojem državnom području, uključujući osnovnu i sveobuhvatnu mrežu TEN-T.

– Člankom 5. predviđene su dodatne odredbe kojima se korisnicima osigurava jednostavnost infrastrukture za punjenje. To uključuje odredbe o mogućnostima plaćanja, transparentnosti cijena i informiranju potrošača, nediskriminirajućim praksama, pametnim punjenjem i signalizacijskim pravilima za opskrbu mjesta za punjenje električnom energijom.

– U članak 6. propisuje se da države članice moraju osigurati minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za opskrbu vodikom namijenjenima teškim i lakim vozilima na osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T.

– Člankom 7. predviđene su dodatne odredbe kojima se korisnicima osigurava jednostavnost infrastrukture za opskrbu vodikom, među ostalim s pomoću najmanjih zahtjeva o mogućnostima plaćanja, transparentnosti cijena i odabiru ugovora.

– U članak 8. propisuje se da države članice do 1. siječnja 2025. moraju osigurati minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom namijenjenima teškim vozilima na osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T.

– Člancima 9. i 10. utvrđuju se odredbe za države članice kako bi osigurale uvođenje minimalne opskrbe električnom energijom s kopna za određene brodove za plovidbu morem u morskim lukama i za plovila unutarnje plovidbe. Člancima se dodatno definiraju kriteriji za izuzimanje određenih luka i utvrđuju zahtjevi kako bi se osigurala minimalna opskrba električnom energijom s kopna.

– Člankom 11. obvezuje se države članice da kroz svoje nacionalne okvire politike osiguraju odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama mreže TEN-T i utvrde relevantne luke.

– Članak 12. odnosi se na minimalne odredbe za opskrbu električnom energijom svih aviona u mirovanju u zračnim lukama osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T.

– U članku 13. ponovno se formuliraju odredbe za nacionalne okvire politike država članica. Njome se propisuje iterativan postupak između država članica i Komisije za razvoj sažetog planiranja za uvođenje infrastrukture i ispunjavanje ciljeva utvrđenih u Uredbi. Ona uključuje i nove odredbe o izradi strategije za uvođenje alternativnih goriva u druge vrste prijevoza zajedno s ključnim sektorskim i regionalnim/lokalnim dionicima. To bi se primjenjivalo ako se Uredbom ne utvrđuju obvezujući zahtjevi, nego ako je potrebno razmotriti nove potrebe politike povezane s razvojem tehnologija alternativnog goriva.

– U člancima 14., 15. i 16. utvrđen je pristup upravljanju. To uključuje obveze izvješćivanja koje odgovaraju odredbama za države članice o nacionalnim okvirima politike i nacionalnim izvješćima o napretku u interaktivnom postupku s Komisijom. Njome se isto tako utvrđuju zahtjevi da Komisija izvješćuje o nacionalnim okvirima politike država članica i izvješćima o napretku.

– Članak 17. obuhvaća zahtjeve za informacije koje je korisnicima potrebno pružiti kad je riječ o oznakama goriva i zahtjeva za informacije o usporedbi cijena goriva.

– U članku 18. utvrđuju se zahtjevi za pružanje podataka za operatore ili vlasnike javno dostupnih mjesta za punjenje ili opskrbu o dostupnosti i pristupačnosti određenih statičnih i dinamičnih vrsta podataka, uključujući osnivanje organizacije za registraciju identifikacije za izdavanje identifikacijskih oznaka. Ovim se člankom Komisiju ovlašćuje i za donošenje daljnjih delegiranih akata kako bi se prema potrebi utvrdili dodatni elementi.

– Člankom 19. utvrđuju se odredbe zajedničkih tehničkih specifikacija kojima se dopunjuju postojeće zajedničke tehničke specifikacije skupom novih područja za koja će Komisija imati pravo donijeti nove delegirane akte. Oni će se, prema potrebi, temeljiti na normama koje su razvile europske organizacije za normizaciju.

– Članak 20. odnosi se na upotrebu delegiranih akata u pogledu odredaba o pružanju podataka i zajedničkih tehničkih specifikacija.

– Članak 21. odnosi se na nastavak postupka odbora u skladu s novom Uredbom.

– Člancima 22., 23. i 24. utvrđuju se uvjeti za preispitivanje i stupanje na snagu ove Uredbe.

Prijedlog uključuje priloge:

– Prilog I. uključuje detaljne odredbe o nacionalnom izvješćivanju koje provode države članice i osigurava dosljedno i usporedivo izvješćivanje kako bi se poduprla provedba ove Uredbe.

– Prilog II. odnosi se na popis područja u kojima se zajedničke tehničke specifikacije na temelju ove Uredbe primjenjuju na unutarnje tržište ili će ih trebati donijeti na temelju ove Uredbe s pomoću delegiranih akata u područjima u kojima novi tehnološki razvoj zahtijeva utvrđivanje zajedničkih tehničkih specifikacija.

– U Prilogu III. navedeni su zahtjevi za države članice koje će kategorizirati svoje izvješćivanje o uporabi električnih vozila i infrastrukture za punjenje.

– U Prilogu IV. nalazi se korelacijska tablica.

2021/0223 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[1],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[2],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća[3] utvrđen je okvir za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva. U Komunikaciji Komisije o primjeni te direktive[4] ukazuje se na neujednačen razvoj infrastrukture za punjenje i opskrbu u cijeloj Europskoj uniji te na nedostatak interoperabilnosti i prilagođenosti korisnicima. Napominje se da je nedostatak jasne zajedničke metodologije za određivanje ciljeva i donošenje mjera na temelju nacionalnih okvira politike koji se propisuju Direktivom 2014/94/EU doveo do situacije u kojoj se razina ambicija u utvrđivanju ciljeva i povezanim politikama uvelike razlikuje među državama članicama.

(2) Različitim instrumentima prava Unije već su utvrđeni ciljevi za obnovljiva goriva. Primjer je Direktiva 2018/2001/EU Europskog parlamenta i Vijeća[5] u kojoj je utvrđen cilj tržišnog udjela od 14 % obnovljivih izvora energije u pogonskim gorivima.

(3) Uredbom (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća[6] i Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća[7] već su utvrđene standardne vrijednosti emisija CO_2 za

---

1 SL C , , str. .

2 SL C , , str. .

3 Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

4 COM(2020) 789 final.

5 Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

6 Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila te za određena teška vozila. Ti bi instrumenti posebno trebali ubrzati širu upotrebu vozila s nultim emisijama i time stvoriti potražnju za infrastrukturom za punjenje i opskrbu.

(4) Inicijative u području zrakoplovstva „ReFuelEU Aviation”[8] i u području pomorstva „FuelEU Maritime”[9] trebale bi potaknuti proizvodnju i uvođenje održivih alternativnih goriva u zračnom i pomorskom prometu. Iako se zahtjevi za uporabu goriva za održiva zrakoplovna goriva u velikoj mjeri mogu oslanjati na postojeću infrastrukturu za opskrbu, potrebna su ulaganja za opskrbu električnom energijom aviona u mirovanju. Inicijativom u području pomorstva „FuelEU Maritime” utvrđuju se zahtjevi posebno za upotrebu energije na kopnu koji se mogu ispuniti samo ako je u lukama mreže TEN-T uspostavljena odgovarajuća razina opskrbe električnom energijom s kopna. Međutim, te inicijative ne sadržavaju odredbe o potrebnoj infrastrukturi za goriva koje su preduvjet za ostvarivanje tih ciljeva.

(5) Stoga bi sve vrste prijevoza trebale biti obuhvaćene jednim instrumentom koji bi trebao uzeti u obzir niz alternativnih goriva. Primjena tehnologija pogonskih sustava s nultim emisijama različito napreduje u različitim vrstama prijevoza. Osobito u sektoru cestovnog prometa broj električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje ubrzano raste. Na tržištu su dostupna i cestovna vozila s pogonom na vodikove gorive ćelije. Osim toga, u različitim projektima i u prvim komercijalnim operacijama trenutačno se upotrebljavaju manja električna plovila na vodik i baterije te vlakovi s pogonom na vodikove gorive ćelije, a u narednim godinama očekuje se potpuno komercijalno uvođenje. Nasuprot tome, sektori zrakoplovnog i vodnog prometa i dalje ovise o tekućim i plinovitim gorivima jer se očekuje da će rješenja pogonskog sustava s nultim i niskim emisijama doći na tržište tek oko 2030., a za zrakoplovni sektor i kasnije, pri čemu bi potpuna komercijalizacija mogla potrajati. Uporaba fosilnih plinovitih ili tekućih goriva moguća je samo ako je jasno ugrađena u put dekarbonizacije koji je u skladu s dugoročnim ciljem klimatske neutralnosti u Europskoj uniji i zahtijeva veće miješanje ili zamjenu s obnovljivim gorivima kao što su bio-metan, napredna biogoriva ili obnovljiva sintetička plinovita i tekuća goriva s niskim udjelom ugljika.

(6) Ta biogoriva i sintetička goriva, koja zamjenjuju dizel, benzin i mlazno gorivo, mogu se proizvoditi iz različitih sirovina te se mogu miješati u fosilna goriva u vrlo visokim omjerima miješanja. Mogu se tehnički upotrebljavati s trenutačnom tehnologijom vozila uz manje prilagodbe. Obnovljivi metanol moguće je upotrebljavati za plovidbu unutarnjim vodama i u pomorskom prometu na kratkim udaljenostima. Sintetičkim i parafinskim gorivima moguće je smanjiti uporabu izvora fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom. Sva se ta goriva mogu distribuirati, skladištiti i upotrebljavati s postojećom infrastrukturom ili po potrebi s infrastrukturom iste vrste.

(7) Ukapljeni prirodni plin vjerojatno će igrati kontinuiranu ulogu u pomorskom prometu, gdje trenutačno ne postoji ekonomski isplativa tehnologija pogonskih sustava s nultim emisijama. Komunikacija o strategiji za održivu i pametnu mobilnost ukazuje na to da brodovi za plovidbu morem s nultim emisijama postaju spremni za tržište do 2030. Preinaka flote trebala bi se odvijati postupno zbog dugog vijeka trajanja brodova. Za razliku od pomorskog prometa, za unutarnje vodne putove, s obično manjim plovilima

---

7 Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO_2 za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

i kraćim udaljenostima, tehnologije pogonskih sustava s nultim emisijama poput vodika i električne energije trebale bi brže ući na tržišta. Očekuje se da ukapljeni prirodni plin više neće imati važnu ulogu u tom sektoru. Pogonska goriva kao što je ukapljeni prirodni plin potrebno je sve više dekarbonizirati miješanjem/zamjenom s ukapljenim biometanom (bio-UPP) ili obnovljivim i niskougljičnim sintetičkim plinovitim e-gorivima (e-plinovima). Ta se dekarbonizirana goriva mogu upotrebljavati u istoj infrastrukturi kao plinovita fosilna goriva, čime se omogućuje postupan pomak prema dekarboniziranim gorivima.

(8) Kamioni na ukapljeni prirodni plin u potpunosti su razvijeni u sektoru cestovnog prometa teškim vozilima. S jedne strane, zajednički scenariji na kojima se temelje strategija za održivu i pametnu mobilnost i plan za postizanje klimatskog cilja te revidirani scenariji oblikovanja paketa za ostvarivanje cilja od 55 % upućuju na ograničenu ulogu plinovitih goriva koja će se sve više dekarbonizirati u cestovnom prometu teških vozila, posebno u segmentu prijevoza na velike udaljenosti. Nadalje, očekuje se da će vozila na ukapljeni prirodni plin i stlačeni prirodni plin za koja već postoji dostatna infrastrukturna mreža u cijeloj Europskoj uniji biti postupno zamijenjena pogonskim sustavima s nultim emisijama te se stoga smatra da je za pokrivanje preostalih nedostataka glavnih mreža potrebna samo ograničena ciljana politika za uvođenje infrastrukture za UPP koja može jednako opskrbljivati dekarboniziranim gorivima.

(9) U cijeloj Europskoj uniji nejednako se uvodi javno dostupna infrastruktura za punjenje lakih električnih vozila. Kontinuirana nejednakost distribucije ugrozila bi širu upotrebu tih vozila i tako ograničila povezanost u cijeloj Europskoj uniji. Stalna divergencija ambicija politike i pristupa na nacionalnoj razini neće stvoriti dugoročnu sigurnost potrebnu za materijalna ulaganja na tržištu. Stoga bi obvezujući minimalni ciljevi za države članice na nacionalnoj razini trebali pružiti smjernice politike i dopuniti nacionalne okvire politike. Tim bi se pristupom nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku trebali kombinirati s ciljevima koji se temelje na udaljenosti za transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T). Nacionalnim ciljevima koji se temelje na voznom parku trebalo bi osigurati da je šira upotreba vozila u svakoj državi članici popraćena uvođenjem dostatne javno dostupne infrastrukture za punjenje. Ciljevi koji se temelje na udaljenosti za mrežu TEN-T trebali bi osigurati punu pokrivenost mjesta za punjenje električnom energijom duž glavnih cestovnih mreža Europske unije i time osigurati jednostavno i neometano putovanje u cijeloj Uniji.

(10) Nacionalne ciljeve koji se temelje na voznom parku trebalo bi utvrditi na osnovi ukupnog broja registriranih električnih vozila u toj državi članici na temelju zajedničke metodologije koja uzima u obzir tehnološki razvoj kao što je povećanje dometa vožnje električnih vozila ili tržišnog prodora mjesta za brzo punjenje na kojima se može napuniti veći broj vozila po mjestu punjenja nego na uobičajenom mjestu punjenja. U metodologiji se u obzir moraju uzeti i različiti obrasci punjenja električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje. Metodologijom kojom se normiraju nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku prema ukupnoj najvećoj izlaznoj snazi javno dostupne infrastrukture za punjenje trebala bi se omogućiti fleksibilnost u primjeni različitih tehnologija punjenja u državama članicama.

(11) Provedbom u državama članicama trebalo bi osigurati postavljanje dovoljnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje, posebno na postajama javnog prijevoza, kao što su lučki putnički terminali, zračne luke ili željezničke postaje. Trebalo bi uvesti i dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih lakim vozilima kako bi se poboljšale pogodnosti za potrošače, posebno u cijeloj mreži TEN-T u svrhu

osiguravanja potpune prekogranične povezanosti i omogućivanja prometovanja električnih vozila u cijeloj Europskoj uniji.

(12) Vlasnici električnih vozila trebali bi u velikoj mjeri koristiti mjesta za punjenje u vlastitim prostorima ili na kolektivnim parkiralištima u stambenim i nestambenim zgradama. Iako je uvođenje kanalske infrastrukture i mjesta za punjenje u tim zgradama uređeno Direktivom 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća[10], države članice trebale bi uzeti u obzir dostupnost te privatne infrastrukture pri planiranju postavljanja javno dostupnih mjesta za punjenje.

(13) Teška električna vozila trebaju infrastrukturu za punjenje vrlo različitu od one za punjenje lakih vozila. Međutim, javno dostupna infrastruktura za teška električna vozila trenutačno gotovo da i nije dostupna u Europskoj uniji. Uvođenje dostatne javno dostupne infrastrukture za teška električna vozila u cijeloj Europskoj uniji trebalo bi se osigurati kombiniranim pristupom ciljevima koji se temelje na udaljenosti duž mreže TEN-T, ciljevima infrastrukture za punjenje preko noći i ciljevima u gradskim čvorovima kako bi se poduprlo očekivano uvođenje teških električnih vozila na baterije na tržište.

(14) Duž mreže TEN-T trebalo bi uspostaviti i dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih teškim vozilima kako bi se osigurala potpuna povezanost u cijeloj Europskoj uniji. Ta infrastruktura trebala bi imati dovoljno izlazne snage kako bi se omogućilo punjenje vozila unutar vremena tijekom kojeg vozač mora uzeti stanku. Osim mjesta za brzo punjenje duž mreže, teška bi vozila trebala moći i noću upotrebljavati i javno dostupnu infrastrukturu za punjenje duž glavne prometne mreže kako bi se konkretno poduprla elektrifikacija sektora prijevoza na velike udaljenosti.

(15) Infrastrukturu za punjenje duž mreže TEN-T trebalo bi dopuniti brzom, javno dostupnom infrastrukturom za punjenje u urbanim čvorovima. Ta je infrastruktura posebno potrebna kako bi se omogućilo punjenje dostavnih kamiona i punjenje kamiona za prijevoz na velike udaljenosti na odredištu, dok bi nacionalni cilj koji se temelji na voznom parku trebao osigurati mjesta za punjenje lakih vozila i u urbanim područjima.

(16) Infrastrukturu za punjenje jednako je važno uvesti na privatnim lokacijama, kao što su privatna skladišta i logistička središta, kako bi se osiguralo punjenje preko noći i punjenje na odredištu. Javna tijela trebala bi poduzeti mjere u kontekstu uspostave revidiranih nacionalnih okvira politike kako bi osigurala da se za ta punjenja preko noći i na odredištu osigura odgovarajuća infrastruktura.

(17) Javno dostupna mjesta za punjenje ili opskrbu uključuju, na primjer, mjesta za punjenje ili opskrbu u privatnom vlasništvu koja su dostupna javnosti i koja se nalaze na javnim ili privatnim objektima, kao što su javna parkirališta ili parkirališta supermarketa. Mjesto za punjenje ili opskrbu koje se nalazi na privatnoj imovini dostupnoj široj javnosti trebalo bi se smatrati javno dostupnim mjestom i ako je pristup ograničen na određenu opću skupinu korisnika, na primjer na klijente. Mjesta za punjenje ili opskrbu za programe zajedničke uporabe automobila trebala bi se smatrati dostupnima javnosti samo ako izričito omogućuju pristup korisnicima koji su treće strane. Mjesta za punjenje ili opskrbu koja se nalaze na privatnim posjedima kojima je pristup ograničen na poseban, određen krug osoba, kao što su parkirališta u

[10] Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskim svojstvima zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

uredskim zgradama kojima mogu pristupiti samo zaposlenici ili ovlaštene osobe, ne bi se trebala smatrati javno dostupnim mjestima za punjenje ili opskrbu.

(18) Postaja za punjenje je jedna fizička instalacija za punjenje električnih vozila. Svaka postaja ima najveću teoretsku izlaznu snagu, izraženu u kW. Svaka postaja ima najmanje jedno mjesto za punjenje koje može istodobno opskrbljivati samo jedno vozilo. Broj mjesta za punjenje na postaji za punjenje određuje broj vozila koja se mogu napuniti na toj postaji u svakom trenutku. Ako se više vozila ponovno napuni na toj postaji za punjenje u danom trenutku, najveća izlazna snaga raspodjeljuje se na različita mjesta za punjenje, tako da je snaga pružena na svakom pojedinom mjestu za punjenje niža od izlazne snage te postaje. Skupno mjesto za punjenje sastoji se od jedne ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji, uključujući, ovisno o slučaju, posebna parkirališta u njihovoj blizini. Za ciljeve utvrđene u ovoj Uredbi za skupna mjesta za punjenje, najmanju izlaznu snagu potrebnu za ta skupna mjesta za punjenje mogla bi osigurati jedna ili više postaja za punjenje.

(19) Mogućnost razvoja naprednih digitalnih usluga, uključujući rješenja za plaćanje na temelju ugovora te osiguranja pružanja transparentnih informacija za korisnike digitalnim sredstvima ovisi o uvođenju digitalno povezanih i pametnih mjesta za punjenje kojima se podupire stvaranje digitalno povezane i interoperabilne infrastrukture[11]. Ta pametna mjesta za punjenje trebala bi obuhvaćati skup fizičkih značajki i tehničkih specifikacija (hardver i softver) potrebnih za slanje i primanje podataka u stvarnom vremenu, čime bi se omogućio protok informacija među sudionicima na tržištu koji ovise o tim podacima za potpuno razvijanje iskustva punjenja, uključujući operatore punjenja, pružatelje usluga mobilnosti, platforme za e-roaming, operatore distribucijskih sustava i, u konačnici, krajnje potrošače.

(20) Pametni sustavi mjerenja kako su utvrđeni u Direktivi (EU) 2019/944 Europskog parlamenta i Vijeća[12] omogućuju dobivanje podataka u stvarnom vremenu, što je potrebno za osiguravanje stabilnosti elektroenergetske mreže i poticanje racionalne uporabe usluga punjenja. Mjerenjem potrošnje energije u stvarnom vremenu i pružanjem točnih i transparentnih informacija o troškovima, oni u kombinaciji s pametnim mjestima za punjenje potiču punjenje u vrijeme niske opće potražnje za električnom energijom i niskih cijena energije. Upotreba pametnih sustava mjerenja u kombinaciji s pametnim mjestima za punjenje može optimizirati punjenje, uz pogodnosti za elektroenergetski sustav i za krajnjeg korisnika. Države članice trebale bi poticati upotrebu pametnih sustava mjerenja za punjenje električnih vozila na javno dostupnim postajama za punjenje ako je to tehnički izvedivo i ekonomski opravdano te osigurati da ti sustavi ispunjavaju zahtjeve iz članka 20. Direktive (EU) 2019/444.

(21) Sve veći broj električnih vozila u cestovnom, željezničkom, pomorskom i drugom prijevozu zahtijevat će optimizaciju i upravljanje postupcima punjenja na način koji ne uzrokuje zagušenja i u potpunosti iskorištava dostupnost obnovljive električne energije i niske cijene električne energije u sustavu. Posebno pametno punjenje može dodatno olakšati integraciju električnih vozila u elektroenergetski sustav jer omogućuje reguliranje potražnje agregiranjem i reguliranjem potražnje na temelju cijena. Integracija sustava može se dodatno olakšati dvosmjernim punjenjem (vozilo-mreža).

---

[11] U skladu s načelima utvrđenima u Europskom okviru za interoperabilnost – strategija provedbe, COM/2017/0134 final.

[12] Direktiva (EU) 2019/944 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2019. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije i izmjeni Direktive 2012/27/EU (SL L 158, 14.6.2019., str. 125.).

Stoga bi sva uobičajena mjesta za punjenje na kojima su vozila obično parkirana dulje vrijeme trebala podržavati pametno punjenje.

(22) Razvoj infrastrukture za električna vozila, interakcija te infrastrukture s elektroenergetskim sustavom te prava i odgovornosti dodijeljeni različitim sudionicima na tržištu električne mobilnosti moraju biti u skladu s načelima iz Direktive (EU) 2019/944. U tom bi smislu operatori distribucijskih sustava trebali na nediskriminirajućoj osnovi surađivati sa svakom osobom koja uspostavlja javno dostupna mjesta za punjenje ili upravlja njima te bi države članice trebale osigurati da opskrba električnom energijom za mjesto za punjenje može biti predmet ugovora s dobavljačem koji nije subjekt koji opskrbljuje kućanstvo električnom energijom ili prostorije u kojima se nalazi to mjesto za punjenje. Pristup opskrbljivača električnom energijom iz Unije mjestima za punjenje ne bi smio dovoditi u pitanje odstupanja u skladu s člankom 66. Direktive (EU) 2019/944.

(23) Postavljanje i uporaba mjesta za punjenje električnih vozila trebalo bi razviti kao konkurentno tržište otvoreno za pristup svim stranama zainteresiranima za uvođenje ili upravljanje infrastrukturama za punjenje. S obzirom na ograničene alternativne lokacije na autocestama, postojeće koncesije za autoceste, kao što su konvencionalne postaje za opskrbu gorivom ili odmarališta, poseban su razlog za zabrinutost jer mogu trajati tijekom vrlo dugih razdoblja i ponekad čak nemaju točan datum isteka. Države članice trebale bi nastojati, u mjeri u kojoj je to moguće i u skladu s Direktivom (EU) 2014/23 Europskog parlamenta i Vijeća[13], kompetitivno dodijeliti nove koncesije posebno za postaje za punjenje na postojećim odmorištima na autocestama ili u njihovoj blizini kako bi se ograničili troškovi uvođenja i omogućio ulazak novih sudionika na tržište.

(24) Transparentnost cijena ključna je za osiguranje nesmetanog i jednostavnog punjenja i opskrbe. Korisnicima vozila na alternativna goriva trebalo bi dati točne informacije o cijenama prije početka usluge punjenja ili opskrbe. Cijenu treba priopćiti na jasno strukturiran način kako bi se krajnjim korisnicima omogućilo utvrđivanje različitih komponenti troškova.

(25) Pojavljuju se nove usluge, posebice kao potpora uporabi električnih vozila. Subjekti koji nude te usluge, kao što su pružatelji usluga mobilnosti, trebali bi moći poslovati pod poštenim tržišnim uvjetima. Operatori mjesta za punjenje posebno ne bi smjeli davati neopravdano povlašten tretman nijednom od tih pružatelja usluga, na primjer neopravdanim razlikovanjem cijena koje može ograničiti tržišno natjecanje i u konačnici dovesti do viših cijena za potrošače. Komisija mora pratiti razvoj tržišta za punjenje. Pri preispitivanju Uredbe Komisija će poduzeti mjere kad to zahtijevaju tržišni trendovi, kao što su ograničenja usluga za krajnje korisnike ili poslovne prakse kojima se može ograničiti tržišno natjecanje.

(26) Motorna vozila na vodik trenutačno imaju vrlo niske stope prodora na tržište. Međutim, izgradnja dostatne infrastrukture za opskrbu vodikom nužna je kako bi se omogućila šira upotreba velikih motornih vozila na vodik, kako je predviđeno strategijom Komisije za vodik za klimatski neutralnu Europu[14]. Mjesta za opskrbu vodikom trenutačno se nalaze samo u nekoliko država članica i uglavnom nisu prikladna za teška vozila, što ne omogućuje promet vozilima na vodik u cijeloj Europskoj uniji. Obvezujući ciljevi uvođenja javno dostupnih mjesta za opskrbu

[13] Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.).

[14] COM(2020) 301 final.

vodikom trebali bi osigurati uvođenje dovoljno guste mreže mjesta za opskrbu vodikom u središnjoj mreži TEN-T radi omogućivanja neometanog prometovanja lakih i teških vozila na vodik u cijeloj Europskoj uniji.

(27) Vozila na vodik trebala bi se moći puniti na odredištu ili u blizini njega, obično u urbanom području. Kako bi se osiguralo da je javno dostupno punjenje na odredištu moguće barem u glavnim urbanim područjima, u svim gradskim čvorovima kako su definirani u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća[15] trebale bi se nalaziti takve postaje za opskrbu. U gradskim bi čvorovima javna tijela trebala razmotriti uvođenje postaja unutar multimodalnih teretnih centara jer oni nisu samo tipično odredište za teška vozila, nego bi mogli opskrbljivati vodikom druge vrste prijevoza, kao što su željeznica i plovidba na unutarnjim vodnim putovima.

(28) U ranoj fazi uvođenja na tržište još uvijek postoji određena nesigurnost u pogledu vrste vozila koja će doći na tržište i vrste tehnologija koje će se u velikoj mjeri upotrebljavati. Kako je navedeno u priopćenju Komisije „Strategija Komisije za vodik za klimatski neutralnu Europu”[16], segment teških vozila utvrđen je kao najvjerojatniji segment za rano masovno uvođenje vozila na vodik. Stoga bi se infrastruktura za opskrbu vodikom trebala preliminarno usredotočiti na taj segment, istodobno omogućujući lakim vozilima da se opskrbljuju na javno dostupnim mjestima za punjenje vodikom. Kako bi se osigurala interoperabilnost, sva javno dostupna mjesta za punjenje trebala bi opskrbljivati barem plinovitim vodikom na 700 bara. Pri uvođenju infrastrukture trebalo bi uzeti u obzir i pojavu novih tehnologija, kao što je tekući vodik, koje omogućuju veći raspon za teška vozila i poželjan su odabir tehnologije nekih proizvođača vozila. U tu svrhu minimalni broj mjesta za punjenje vodikom mora osim plinovitim vodikom opskrbljivati i tekućim vodikom na 700 bara.

(29) U Europskoj uniji uspostavljena su mjesta za punjenje ukapljenim prirodnim plinom, što je već okosnica za promet teških vozila na ukapljeni prirodni plin. Osnovna mreža TEN-T trebala bi ostati osnova za uvođenje infrastrukture za UPP i postupno za bio-UPP jer obuhvaća glavne prometne tokove i omogućuje prekograničnu povezanost u cijeloj Europskoj uniji. U Direktivi 2014/94/EU preporučeno je da se ta mjesta za punjenje postavljaju na svakih 400 km u osnovnoj mreži TEN-T, ali da bi se taj cilj ostvario potrebno je popuniti određene ograničene praznine koje i dalje postoje u mreži. Države članice trebale bi do 2025. ostvariti taj cilj i popuniti preostale praznine, nakon čega bi se cilj trebao prestati primjenjivati.

(30) Korisnici vozila na alternativna goriva trebali bi moći jednostavno i praktično plaćati na svim javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu, bez potrebe sklapanja ugovora s operatorom mjesta za punjenje ili opskrbu ili pružateljem usluga mobilnosti. Stoga bi za punjenje ili opskrbu na *ad hoc* osnovi sva javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu trebala prihvaćati platne instrumente koji se često upotrebljavaju u Europskoj uniji, a posebno elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge. Taj *ad hoc* način plaćanja uvijek bi trebao biti dostupan potrošačima, čak i kad se plaćanja na temelju ugovora nude na mjestu za punjenje ili opskrbu.

(31) Prometna infrastruktura trebala bi svim korisnicima, uključujući osobe s invaliditetom i starije osobe, omogućiti neometanu mobilnost i dostupnost. U načelu, lokacija svih

---

[15] Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

[16] COM(2020) 301 final.

postaja za punjenje i opskrbu te samih postaja za punjenje i opskrbu trebala bi biti osmišljena tako da ih može upotrebljavati što više javnosti, posebno starije osobe, osobe smanjene pokretljivosti i osobe s invaliditetom. To bi trebalo uključivati, na primjer, osiguravanje dovoljnog prostora oko parkirališta, osiguravanje da se postaja za punjenje ne nalazi na nogostupu, osiguravanje da su gumbi ili zaslon postaje za punjenje na odgovarajućoj visini i da je težina kabela za punjenje i opskrbu takva da osobe s ograničenom snagom mogu lako njima baratati. Osim toga, korisničko sučelje povezanih postaja za punjenje trebalo bi biti dostupno. U tom smislu zahtjevi za pristupačnost iz priloga I. i III. Direktivi 2019/882[17] trebali bi se primjenjivati na infrastrukturu za punjenje i opskrbu.

(32) Elektroenergetska infrastruktura s kopna može služiti kao izvor čiste energije za pomorski promet i promet na unutarnjim vodnim putovima s obzirom na to da električna energija s kopna može pridonijeti smanjenju učinka brodova za plovidbu morem i plovilâ unutarnje plovidbe na okoliš. U okviru inicijative u području pomorstva „FuelEU Maritime” operateri kontejnerskih i putničkih brodova moraju biti u skladu s odredbama za smanjenje emisija dok se nalaze na vezu. Obvezujući ciljevi uvođenja trebali bi osigurati da se sektor može dostatno opskrbiti električnom energijom s kopna u pomorskim lukama osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T kako bi ispunio te zahtjeve. Primjena tih ciljeva na sve pomorske luke mreže TEN-T trebala bi osigurati jednake uvjete među lukama.

(33) Kontejnerski brodovi i putnički brodovi, kao kategorije brodova koji proizvode najveću količinu emisija po brodu na vezu, trebali bi se prvenstveno opskrbljivati električnom energijom s kopna. Kako bi se u obzir uzele značajke potražnje za energijom različitih putničkih brodova dok se nalaze na vezu te operativne značajke luke, potrebno je razlikovati zahtjeve u pogledu putničkih brodova za ro-ro putničke brodove i putnička plovila velike brzine od onih za druge putničke brodove.

(34) Tim bi se ciljevima trebale uzeti u obzir vrste plovila koja se opskrbljuju i gustoća njihova prometa. Pomorske luke s malom gustoćom prometa određenih kategorija brodova trebalo bi izuzeti od obvezujućih zahtjeva za odgovarajuće kategorije brodova na temelju minimalne razine gustoće prometa kako bi se izbjeglo postavljanje neiskorištenog kapaciteta. Isto tako, obvezujući ciljevi ne bi trebali biti usmjereni na najveću potražnju, nego na odgovarajuću ponudu kako bi se izbjegao nedovoljno iskorišteni kapacitet i uzele u obzir operativne značajke luke. Pomorski promet važna je poveznica za koheziju i gospodarski razvoj otoka u Europskoj uniji. Kapacitet proizvodnje energije na tim otocima možda nije uvijek dovoljan kako bi se zadovoljila potražnja za energijom potrebnom za opskrbu električnom energijom s kopna. U tom bi slučaju otoci trebali biti izuzeti od tog zahtjeva, osim ako i dok se ta električna veza s kopnom ne završi ili ako postoji dostatan lokalni kapacitet iz čistih izvora energije.

(35) Osnovna mreža mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama trebala bi biti raspoloživa najkasnije do 2025. Mjesta za opskrbu UPP-om uključuju, među ostalim, terminale za UPP, rezervoare, pokretne spremnike, skladišna plovila i teretne čamce.

(36) Opskrba električnom energijom aviona u mirovanju u zračnim lukama trebala bi zamijeniti potrošnju tekućeg goriva čistim izvorom električne energije za avione (korištenje pomoćne jedinice za napajanje) ili zemaljskim izvorima napajanja (GPU-ovi). To bi trebalo smanjiti emisije onečišćujućih tvari i buke, poboljšati kvalitetu zraka i smanjiti utjecaj na klimatske promjene. Stoga bi svi komercijalni prijevoznici

[17] Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70.).

trebali moći koristiti vanjsku opskrbu električnom energijom dok su parkirani na izlazima ili na položajima udaljenima od terminala u zračnim lukama mreže TEN-T.

(37) U skladu s člankom 3. Direktive 2014/94/EU države članice uspostavile su nacionalne okvire politike u kojima su navedeni njihovi planovi i ciljevi. Procjena nacionalnog okvira politike i evaluacija Direktive 2014/94/EU naglasile su potrebu za višim ambicijama i usklađenijim pristupom među državama članicama s obzirom na očekivani ubrzani porast broja vozila na alternativna goriva u upotrebi, posebno električnih vozila. Nadalje, u svim vrstama prijevoza bit će potrebne alternative fosilnim gorivima kako bi se ispunile ambicije europskog zelenog plana. Postojeće nacionalne okvire politike trebalo bi revidirati kako bi se jasno opisalo na koji će način države članice ispuniti znatno veću potrebu za javno dostupnom infrastrukturom za punjenje i opskrbu, kako je izražena u obvezujućim ciljevima. Revidirani okviri trebali bi jednako tako obuhvatiti sve vrste prijevoza, uključujući one za koje ne postoje obvezujući ciljevi uvođenja.

(38) Revidirani nacionalni okviri politike trebaju obuhvaćati djelovanja potpore za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva, uključujući uvođenje potrebne infrastrukture koju treba izgraditi, u bliskoj suradnji s regionalnim i lokalnim tijelima vlastima te industrijom na koju se to odnosi, istodobno uzimajući u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća. Osim toga, revidirani okviri trebali bi opisati cjelokupni nacionalni okvir za planiranje, izdavanje dozvola i nabavu te infrastrukture, uključujući utvrđene prepreke i mjere za njihovo uklanjanje kako bi se moglo postići brže uvođenje infrastrukture.

(39) Komisija bi putem razmjena informacija i najbolje prakse između država članica trebala olakšavati razvoj i provedbu revidiranih nacionalnih okvira politike država članica.

(40) Kako bi se promicala alternativna goriva i razvila odgovarajuća infrastruktura, nacionalni okviri politike trebaju se sastojati od detaljnih strategija za promicanje alternativnih goriva u sektorima koje je teško dekarbonizirati, kao što su zrakoplovstvo, pomorski promet, promet unutarnjim vodnim putovima te željeznički promet na dijelovima mreže koji se ne mogu elektrificirati. Države članice posebno bi trebale razviti jasne strategije za dekarbonizaciju prometa unutarnjim vodnim putovima duž mreže TEN-T u uskoj suradnji s predmetnim državama članicama. Dugoročne strategije dekarbonizacije trebaju biti razvijene za luke mreže TEN-T i zračne luke mreže TEN-T, pri čemu će u prvom planu posebno biti uvođenje infrastrukture za plovila i zrakoplove s niskim i nultim emisijama, kao i za željezničke pruge koje neće biti elektrificirane. Na temelju tih strategija Komisija treba preispitati ovu Uredbu kako bi postavila više obvezujuće ciljeve za te sektore.

(41) Države članice trebale bi koristiti širok raspon regulatornih i neregulatornih poticaja i mjera za postizanje obvezujućih ciljeva i provedbu svojih nacionalnih okvira politike, u uskoj suradnji sa subjektima iz privatnog sektora, koji bi trebali igrati ključnu ulogu u podupiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva.

(42) U skladu s Direktivom 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[18] najmanji nacionalni udjeli javne nabave rezervirani su za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama ako čisti autobus upotrebljava alternativna goriva kako je definirano u članku 2. točki 3. ove Uredbe. Države članice trebale bi u svrhu postizanja tih ciljeva uključiti ciljanu promidžbu i razvoj potrebne autobusne infrastrukture kao ključnog

[18] Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

elementa u svoje nacionalne okvire politike, s obzirom na sve veći broj tijela nadležnih za javni prijevoz i operatora koji prelaze na čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama. Države članice trebaju na lokalnoj razini uspostaviti i održavati odgovarajuće instrumente za promicanje uvođenja infrastrukture za punjenje i opskrbu i za vlastite vozne parkove, posebno za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama.

(43) S obzirom na rastuću raznolikost vrsta goriva za motorizirana vozila i istodobni stalni rast cestovne mobilnosti građana u cijeloj Uniji, korisnicima vozila potrebno je pružiti jasne i lako razumljive informacije o gorivima na postajama za punjenje te o sukladnosti njihova vozila s različitim gorivima ili mjestima za punjenje na tržištu Unije. Države članice trebale bi imati mogućnost odlučiti provoditi te mjere informiranja i u pogledu vozila puštenih u promet prije 18. studenoga 2016.

(44) Jednostavne i lako usporedive informacije o cijenama različitih goriva mogle bi imati važnu ulogu pri omogućivanju korisnicima vozila da lakše procijene relativni trošak pojedinačnih goriva dostupnih na tržištu. Stoga bi usporedba jediničnih cijena određenih alternativnih goriva i konvencionalnih goriva, izražena kao „cijena goriva na 100 km”, trebala biti prikazana u informativne svrhe na svim relevantnim postajama za opskrbu gorivom.

(45) Potrošačima je potrebno pružiti dovoljno informacija o geografskom položaju, karakteristikama i uslugama koje se nude na javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima obuhvaćenima ovom Uredbom. Stoga bi države članice trebale osigurati da operatori ili vlasnici javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu stave na raspolaganje relevantne statičke i dinamičke podatke. Trebalo bi utvrditi zahtjeve za vrste podataka koji se odnose na dostupnost i pristupačnost relevantnih podataka povezanih s punjenjem i opskrbom, polazeći od ishoda aktivnosti za potporu programu „Prikupljanja podataka povezanih s mjestima za punjenje/opskrbu za alternativna goriva i jedinstvene identifikacijske oznake povezane s dionicima e-mobilnosti” („IDACS”).

(46) Podaci bi trebali imati ključnu ulogu u odgovarajućem funkcioniranju infrastrukture za punjenje i opskrbu. Format, učestalost i kvaliteta u kojoj bi ti podaci trebali biti dostupni i raspoloživi trebali bi odrediti ukupnu kvalitetu infrastrukturnog ekosustava alternativnih goriva koji zadovoljava potrebe korisnika. Osim toga, ti bi podaci trebali biti dostupni na dosljedan način u svim državama članicama. Stoga bi podatke za nacionalne pristupne točke trebalo dostaviti u skladu sa zahtjevima iz Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća[19].

(47) Ključno je da svi dionici u ekosustavu električne mobilnosti mogu lako komunicirati digitalnim sredstvima kako bi krajnjem korisniku osigurali najbolju kvalitetu usluge. Za to su potrebni jedinstveni identifikatori relevantnih dionika u lancu vrijednosti. U tu bi svrhu države članice trebale imenovati organizaciju za registraciju identifikacije za izdavanje i upravljanje jedinstvenim identifikacijskim kodovima („ID”) kako bi se identificirali barem operatori mjesta za punjenje i pružatelji usluga mobilnosti. Organizacija za registraciju identifikacije trebala bi prikupljati informacije o identifikacijskim kodovima e-mobilnosti koji su već u uporabi u predmetnoj državi članici; prema potrebi izdavati nove kodekse e-mobilnosti operatorima mjesta za punjenje i pružateljima usluga mobilnosti na temelju zajedničke dogovorene logike na razini Europske unije u kojoj su formatirani identifikacijski kodovi za električnu

[19] Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

mobilnost; omogućiti razmjenu i provjeru jedinstvenosti tih kodeksa e-mobilnosti s pomoću mogućeg budućeg zajedničkog repozitorija za registraciju identifikacije. Komisija bi trebala izdati tehničke smjernice o uspostavi te organizacije, oslanjajući se na programsku aktivnost za potporu programu „Prikupljanje podataka povezanih s mjestima za punjenje/opskrbu za alternativna goriva i jedinstveni identifikacijski kodovi povezani s dionicima e-mobilnosti" („IDACS").

(48) Pomorskom prometu i plovidbi unutarnjim vodama potrebne su nove norme kako bi se olakšao i učvrstio ulazak alternativnih goriva na tržište u odnosu na opskrbu električnom energijom i vodikom, skladištenje metanola i amonijaka, ali i norme za razmjenu komunikacije između plovila i infrastrukture.

(49) Međunarodna pomorska organizacija („IMO") razvija jedinstvene i međunarodno priznate norme za sigurnost i zaštitu okoliša za pomorski promet. S obzirom na globalnu prirodu pomorskog prometa trebalo bi izbjegavati neusklađenosti s međunarodnim normama. Stoga bi Europska unija trebala osigurati da tehničke specifikacije za pomorski promet, koje su donesene na temelju ove Uredbe, budu usklađene s međunarodnim pravilima koja je donio IMO.

(50) Tehničke specifikacije za interoperabilnost mjesta za punjenje i opskrbu trebale bi biti utvrđene u okviru europskih ili međunarodnih normi. Europske organizacije za normizaciju trebale bi donijeti europske norme u skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća[20]. Te bi se norme prema potrebi trebale temeljiti na trenutačnim međunarodnim normama ili tekućem razvoju međunarodne normizacije.

(51) Tehničke specifikacije kako su navedene u Prilogu II. Direktivi 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća i dalje se primjenjuju kako je navedeno u toj direktivi.

(52) U primjeni ove Uredbe Komisija bi se trebala savjetovati s relevantnim stručnim skupinama, a posebno s Forumom za održivi promet i Europskim forumom za održivu plovidbu. To stručno savjetovanje posebno je važno kad Komisija namjerava donijeti delegirane ili provedbene akte na temelju ove Uredbe.

(53) Infrastruktura za alternativna goriva područje je koje se brzo razvija. Nedostatak zajedničke tehničke specifikacije predstavlja prepreku stvaranju jedinstvenog tržišta infrastrukture za alternativna goriva. Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a kako bi se normirale tehničke specifikacije za područja u kojima su zajedničke tehničke specifikacije iznimne, ali su potrebne. To bi posebno trebalo uključivati komunikaciju između električnog vozila i mjesta za punjenje, komunikaciju između mjesta za punjenje i sustava za upravljanje softverom za punjenje (pozadinska komunikacija); komunikaciju povezanu s uslugom roaminga za električna vozila i komunikaciju s električnom mrežom. Potrebno je definirati odgovarajući upravljački okvir i uloge različitih sudionika uključenih u komunikacijski ekosustav vozilo-mreža. Nadalje, treba uzeti u obzir nova tehnološka kretanja, kao što su električni cestovni sustavi. Kad je riječ o pružanju podataka, potrebno je predvidjeti dodatne vrste podataka i tehničke specifikacije povezane s formatom, učestalošću i kvalitetom u kojoj bi ti podaci trebali biti dostupni i raspoloživi.

---

[20] Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

(54) Tržište alternativnih goriva, a posebno goriva s nultim emisijama, još uvijek je u ranim fazama razvoja, a tehnologija brzo napreduje. To bi vjerojatno trebalo utjecati na potražnju za alternativnim gorivima, a time i na infrastrukturu za alternativna goriva u svim vrstama prijevoza. Komisija bi stoga trebala preispitati ovu Uredbu do kraja 2026., posebno u pogledu utvrđivanja ciljeva za mjesta za punjenje teških vozila električnom energijom, kao i ciljeva za infrastrukturu za alternativna goriva za plovila i zrakoplove s nultim emisijama u vodnom prometu i zrakoplovstvu.

(55) S obzirom na to da se cilj ove Uredbe, odnosno promicanje širokog razvoja tržišta alternativnih goriva, ne može dostatno ostvariti pojedinačnim djelovanjem država članica, nego se zbog potrebe djelovanja radi zadovoljavanja potražnje za kritičnom masom vozila na alternativna goriva, potrebe za troškovno učinkovitim razvojem europske industrije i potrebe za omogućivanjem prometovanja vozila na alternativna goriva širom Unije, on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(56) Stoga bi Direktivu 2014/94/EU trebalo staviti izvan snage,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju obvezujući nacionalni ciljevi uvođenja dostatne infrastrukture za alternativna goriva u Uniji za cestovna vozila, plovila i avione u mirovanju. Njome se utvrđuju zajedničke tehničke specifikacije i zahtjevi za informacije za korisnike, pružanje podataka i plaćanje povezani s infrastrukturom za alternativna goriva.

2. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za nacionalne okvire politika koje trebaju donijeti države članice, uključujući uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u područjima u kojima nisu utvrđeni obvezujući ciljevi na razini Unije i izvješćivanje o uvođenju te infrastrukture.

3. Ovom se Uredbom uspostavlja mehanizam izvješćivanja kako bi se potaknula suradnja i osiguralo dobro praćenje napretka. Mehanizam se sastoji od strukturiranog, transparentnog, iterativnog postupka između Komisije i država članica u svrhu finalizacije nacionalnih okvira politike i njihove naknadne provedbe te odgovarajućeg djelovanja Komisije.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „dostupnost podataka” znači mogućnost traženja i dobivanja podataka u bilo kojem trenutku u strojno čitljivom obliku kako je definirano u članku 2. točki 5. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962[21];

(2) „*ad hoc* cijena” znači cijena koju operator mjesta za punjenje ili opskrbu naplaćuje krajnjem korisniku za punjenje ili opskrbu na *ad hoc* osnovi;

(3) „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal pridonijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, uključujući:

(a) „alternativna goriva za vozila s nultim emisijama”:

– električnu energiju;

– vodik;

– amonijak;

(b) „obnovljiva goriva”:

– goriva iz biomase i biogoriva kako su definirana u članku 2. točkama 27. i 33. Direktive (EU) 2018/2001.;

– sintetička i parafinska goriva, uključujući amonijak, dobivena od energije iz obnovljivih izvora;

(c) „alternativna fosilna goriva” za prijelaznu fazu:

– prirodni plin u plinovitom obliku (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP);

– ukapljeni naftni plin (UNP);

– sintetička i parafinska goriva dobivena od energije iz obnovljivih izvora;

(4) „zračna luka osnovne TEN-T i sveobuhvatne TEN-T mreže” znači zračna luka kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;

(5) „upravno tijelo zračne luke” kako je definirano u članku 2. točki 2. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[22];

(6) „automatska provjera autentičnosti” znači provjera autentičnosti vozila na mjestu za punjenje s pomoću priključka za punjenje ili telematike;

(7) „raspoloživost podataka” znači postojanje podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu;

(8) „električno vozilo na baterije” znači električno vozilo isključivo na električni pogon, bez sekundarnog pogonskog uređaja;

(9) „dvosmjerno punjenje” znači pametna operacija punjenja u kojoj se tok električne energije može preokrenuti, čime se omogućuje da električna energija teče iz baterije do mjesta za punjenje s kojim je povezana;

---

[21] Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 od 18. prosinca 2014. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 157, 23.6.2015., str. 21.).

[22] Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

(10) „priključak” znači fizičko sučelje između mjesta za punjenje i električnog vozila kroz koje se razmjenjuje električna energija;

(11) „komercijalni zračni prijevoz” znači zračni prijevoz kako je definiran u članku 3. točki 24. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća[23];

(12) „kontejnerski brod” znači brod koji je projektiran isključivo za prijevoz kontejnera u teretnom prostoru ili na palubi;

(13) „plaćanje na temelju ugovora” znači plaćanje usluge punjenja ili opskrbe krajnjeg korisnika pružatelju usluga mobilnosti na temelju ugovora između krajnjeg korisnika i pružatelja usluga mobilnosti;

(14) „digitalno povezano mjesto za punjenje” znači mjesto za punjenje koje može slati i primati informacije u stvarnom vremenu, dvosmjerno komunicirati s električnom mrežom i električnim vozilom te koje se može daljinski pratiti i kontrolirati, uključujući pokretanje i zaustavljanje sesije punjenja i mjerenje tokova električne energije;

(15) „operator distribucijskog sustava” znači operator kako je definiran u članku 2. točki 29. Direktive (EU) 2019/944;

(16) „dinamički podaci” znači podaci koji se mijenjaju često ili redovito;

(17) „električni cestovni sustav” znači fizička instalacija uz cestu koja omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo dok je vozilo u pokretu;

(18) „električno vozilo” znači motorno vozilo opremljeno sustavom za prijenos snage koje sadržava barem jedan neperiferni električni uređaj kao pretvornik energije s električnim sustavom za pohranu energije s mogućnošću ponovnog punjenja, koji je moguće puniti eksterno;

(19) „opskrba električnom energijom aviona u mirovanju” znači opskrba zrakoplova električnom energijom putem standardiziranog fiksnog ili mobilnog sučelja kad se nalazi na izlazu ili u položaju udaljenom od terminala zračne luke;

(20) „krajnji korisnik” znači fizička ili pravna osoba koja kupuje alternativno gorivo za izravnu upotrebu u vozilu;

(21) „e-roaming” znači razmjena podataka i plaćanja između operatora mjesta za punjenje ili opskrbu i pružatelja usluga mobilnosti od kojeg krajnji korisnik kupuje uslugu punjenja;

(22) „platforma za e-roaming” znači platforma koja povezuje sudionike na tržištu, posebno pružatelje usluga mobilnosti i operatore mjesta za punjenje ili opskrbu, kako bi se omogućile uzajamne usluge, uključujući e-roaming;

(23) „europska norma” znači norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012.

(24) „teretni terminal” znači teretni terminal kako je definiran u članku 3. točki (s) Uredbe (EU) br. 1315/2013;

---

[23] Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

(25) „bruto tonaža” znači bruto tonaža kako je definirana u članku 3. točki (e) Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća[24];

(26) „teško vozilo” znači motorno vozilo kategorija M2, M3, N2 ili N3 kako je definirano u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ[25];

(27) „mjesto za punjenje visoke snage” znači mjesto za punjenje koje omogućuje transfer električne energije na električno vozilo izlazne snage veće od 22 kW;

(28) „brzo putničko plovilo” znači plovilo kako je definirano u Pravilu 1. poglavlja X. Konvencije SOLAS 74 i koje prevozi više od 12 putnika;

(29) „lako vozilo” znači motorno vozilo kategorije M1 ili N1 kako je definirano u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ;

(30) „pružatelj usluga mobilnosti” znači pravna osoba koja pruža usluge krajnjem korisniku u zamjenu za naknadu, uključujući prodaju usluge punjenja;

(31) „mjesto za punjenje male snage” znači mjesto za punjenje koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo izlazne snage 22 kW ili manje;

(32) „nacionalna pristupna točka” znači digitalno sučelje u kojemu su statični i dinamični podaci o stanju na cestama dostupni korisnicima za ponovnu uporabu, kako to provode države članice u skladu s člankom 3. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962;

(33) „operator mjesta za punjenje” znači subjekt odgovoran za upravljanje i rad mjesta za punjenje koji pruža uslugu punjenja krajnjim korisnicima, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;

(34) „operator mjesta za opskrbu” znači subjekt odgovoran za upravljanje i rad mjesta za opskrbu kojim se krajnjim korisnicima pruža usluga opskrbe, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;

(35) „putnički brod” znači brod koji prevozi više od 12 putnika, uključujući brodove za kružna putovanja, brza putnička plovila i brodove opremljene tako da omogućavaju cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on”) na plovilo ili iskrcaju („roll off”) s njega („ro-ro putnički brodovi”);

(36) „hibridno vozilo na punjenje” znači električno vozilo sastavljeno od konvencionalnog motora s unutarnjim izgaranjem kombiniranog s električnim pogonskim sustavom koje se može ponovno puniti iz vanjskog izvora električne energije;

(37) „izlazna snaga” znači najveća teoretska snaga, izražena u kW, koju mjesto za punjenje, postaja ili skupno mjesto ili postrojenje za opskrbu električnom energijom s kopna može osigurati vozilu ili plovilu priključenom na to mjesto, postaju, skupno mjesto ili postrojenje za punjenje;

(38) „javno dostupna” infrastruktura za alternativna goriva znači infrastruktura za alternativna goriva koja se nalazi na lokaciji ili u prostoru koji su otvoreni široj javnosti, bez obzira na to nalazi li se infrastruktura za alternativna goriva na javnoj ili

---

[24] Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

[25] Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

privatnoj imovini, primjenjuju li se ograničenja ili uvjeti u pogledu pristupa lokaciji ili prostoru i bez obzira na primjenjive uvjete uporabe infrastrukture za alternativna goriva;

(39) „kôd za brzi odgovor” (QR kôd) znači kodiranje i vizualizacija podataka u skladu s normom ISO 18004;

(40) „ponovno punjenje na *ad hoc* osnovi” znači usluga punjenja koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili sklopi dulji trgovački odnos s operatorom tog mjesta za punjenje nakon same kupnje usluge;

(41) „mjesto za punjenje” znači fiksno ili mobilno sučelje koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo, koje, iako može imati jedan ili više priključaka za različite vrste priključaka, može puniti samo jedno električno vozilo istodobno i isključuje uređaje izlazne snage manje od ili jednake 3,7 kW čija primarna svrha nije punjenje električnih vozila;

(42) „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za laka vozila” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje lakih vozila, zbog posebnog projektiranja priključaka/utikača ili dizajna parkirnog mjesta u blizini mjesta, postaje ili skupnog mjesta za punjenje, ili oboje;

(43) „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za teška vozila” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje teških vozila, zbog posebnog projektiranja priključaka/utikača ili dizajna parkirnog mjesta u blizini mjesta, postaje ili skupnog mjesta za punjenje, ili oboje;

(44) „skupno mjesto za punjenje” znači jedna ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji;

(45) „postaja za punjenje” znači jedno fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za punjenje;

(46) „usluga punjenja” znači prodaja ili pružanje električne energije, uključujući povezane usluge, putem javno dostupnog mjesta za punjenje;

(47) „sesija punjenja” znači potpuni postupak punjenja vozila na javno dostupnom mjestu punjenja od trenutka kad je vozilo spojeno sve do trenutka kad je vozilo isključeno;

(48) „opskrba na *ad hoc* osnovi” znači usluga opskrbe koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili sklopi dulji trgovački odnos s operatorom tog mjesta za opskrbu nakon same kupnje usluge;

(49) „mjesto za opskrbu” znači postrojenje za opskrbu bilo kojim tekućim ili plinovitim alternativnim gorivom, s pomoću fiksne ili pokretne instalacije, koje može napajati samo jedno vozilo istodobno;

(50) „usluga opskrbe” znači prodaja ili pružanje bilo kojeg tekućeg ili plinovitog alternativnog goriva s pomoću javno dostupnog mjesta za opskrbu;

(51) „postupak opskrbe” znači potpuni postupak opskrbe vozila na javno dostupnom mjestu za opskrbu od trenutka kad je vozilo spojeno sve do trenutka kad je vozilo isključeno;

(52) „postaja za opskrbu” znači jedno fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za opskrbu;

(53) „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo koje je odredila svaka država članica na temelju članka 57. stavka 1. Direktive (EU) 2019/944;

(54) „energija iz obnovljivih izvora” znači energija iz obnovljivih nefosilnih izvora kako je definirana u članku 2. točki 1. Direktive (EU) 2018/2001;

(55) „ro-ro putnički brod” znači brod opremljen tako da omogućava cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on”) na plovilo ili iskrcaju („roll off”) s njega, i koji prevozi više od 12 putnika;

(56) „sigurno i zaštićeno parkirališno mjesto” znači prostor za parkiranje i odmor kako je navedeno u članku 17. točki 1. podtočki (b) koje je namijenjeno teškim vozilima za parkiranje tijekom noći;

(57) „brod na vezu” znači brod na vezu kako je definiran u članku 3. točki (n) Uredbe (EU) 2015/757;

(58) „opskrba električnom energijom s kopna” znači opskrba električnom energijom s kopna, putem standardiziranog sučelja, plovila za plovidbu morem ili plovilâ unutarnje plovidbe na vezu;

(59) „pametno punjenje” znači postupak punjenja u kojem se intenzitet električne energije isporučene u bateriju prilagođava u stvarnom vremenu na temelju informacija primljenih elektroničkom komunikacijom;

(60) „statični podaci” znači podaci koji se ne mijenjaju često ili redovito;

(61) „sveobuhvatna mreža TEN-T” znači mreža kako je definirana u članku 9. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(62) „osnovna mreža TEN-T” znači mreža kako je definirana u članku 38. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(63) „luka unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T i luka unutarnjih vodnih putova sveobuhvatne mreže TEN-T” znači luka unutarnjih vodnih putova osnovne ili sveobuhvatne mreže TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

(64) „pomorska luka osnovne TEN-T mreže i pomorska luka sveobuhvatne TEN-T mreže” znači pomorska luka osnovne ili sveobuhvatne mreže TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;

(65) „operator prijenosnih sustava” znači operator kako je definiran u članku 2. točki 35. Direktive (EU) 2019/944;

(66) „gradski čvor” znači gradski čvor kako je definiran u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013.

Članak 3.

Ciljevi za infrastrukturu za punjenje električnom energijom namijenjenu za laka vozila

1. Države članice osiguravaju da:

– javno dostupne postaje za punjenje lakih vozila budu uvedene razmjerno porastu broja lakih električnih vozila u upotrebi;

– na svojem državnom području uvode javno dostupne postaje za punjenje namijenjene lakim vozilima koje osiguravaju dostatnu izlaznu snagu tih vozila.

U tu svrhu države članice osiguravaju da su na kraju svake godine, počevši od godine iz članka 24., kumulativno ispunjeni sljedeći ciljevi izlazne snage:

(a) za svako lako električno vozilo na baterije registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 1 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje; i

(b) za svako lako hibridno vozilo na punjenje registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 0,66 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje.

2. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima lakim vozilima na cestovnoj mreži na svojem državnom području. U tu svrhu države članice osiguravaju:

(a) duž osnovne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve uvode se u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 60 km između njih:

i. do 31. prosinca 2025. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključivati najmanje jednu postaju za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

ii. do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključivati najmanje dvije postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

(b) duž sveobuhvatne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve uvode se u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 60 km između njih:

i. do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključivati najmanje jednu postaju za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

ii. do 31. prosinca 2035. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključivati najmanje dvije postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

3. Susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz točaka (a) i (b) nisu prekoračene za prekogranične odjeljke osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T.

Članak 4.

Ciljevi za infrastrukturu za punjenje električnom energijom namijenjenu za teška vozila

1. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima teškim vozilima na svojem državnom području. U tu svrhu države članice osiguravaju:

   (a) duž osnovne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve raspoređuju se u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 60 km između njih:

      i. do 31. prosinca 2025. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 1400 kW i uključivati najmanje jednu postaju za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

      ii. do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 3 500 kW i uključivati najmanje dvije postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

   (b) duž sveobuhvatne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve raspoređuju se u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 100 km između njih:

      i. do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključivati najmanje jednu postaju za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

      ii. do 1. prosinca 2035. svako skupno mjesto za punjenje mora imati izlaznu snagu od najmanje 3 500 kW i uključivati najmanje dvije postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

   (c) do 31. prosinca 2030. na svakom sigurnom i zaštićenom parkiralištu mora biti ugrađena najmanje jedna postaja za punjenje namijenjena teškim vozilima izlazne snage od najmanje 100 kW;

   (d) do 31. prosinca 2025. u svakom gradskom čvoru bit će uspostavljena javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s ukupnom snagom od najmanje 600 kW koja pružaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

   (e) do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru bit će uspostavljena javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s ukupnom snagom od najmanje 1 200 kW koja pružaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

2. Susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz točaka (a) i (b) nisu prekoračene za prekogranične odjeljke osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T.

Članak 5.

Infrastruktura za punjenje

1. Operatori javno dostupnih postaja za punjenje imaju slobodu kupnje električne energije od bilo kojeg dobavljača električne energije iz Europske unije, podložno dogovoru s dobavljačem.

2. Operatori mjesta za punjenje na javno dostupnim mjestima za punjenje kojima upravljaju pružaju krajnjim korisnicima mogućnost *ad hoc* punjenja njihova električnog vozila koristeći platni instrument koji se u velikoj mjeri upotrebljava u Europskoj uniji. U tu svrhu:

   (a) operatori mjesta za punjenje na javno dostupnim postajama za punjenje izlazne snage manje od 50 kW, koje se uvode od datuma iz članka 24., prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući najmanje jedno od sljedećeg:

      i. čitače platnih kartica;

      ii. uređaje s beskontaktnom funkcionalnošću koji mogu čitati barem platne kartice;

      iii. uređaje koji koriste internetsku vezu s kojom se, na primjer, može izričito generirati kôd za brzi odgovor i upotrebljavati za platnu transakciju;

   (b) operatori mjesta za punjenje na javno dostupnim postajama za punjenje izlazne snage jednake 50 kW ili veće, koje se uvode od datuma iz članka 24., prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući najmanje jedno od sljedećeg:

      i. čitače platnih kartica;

      ii. uređaje s beskontaktnom funkcionalnošću koji mogu čitati barem platne kartice.

   Od 1. siječnja 2027. nadalje operatori mjesta za punjenje osiguravaju da sve javno dostupne postaje za punjenje kojima upravljaju i koje imaju izlaznu snagu jednaku 50 kW ili veću ispunjavaju zahtjev iz točke (b).

   Zahtjevi utvrđeni u točkama (a) i (b) ne primjenjuju se na javno dostupna mjesta za punjenje koja ne zahtijevaju plaćanje za uslugu punjenja.

3. Operatori mjesta za punjenje, kad nude automatsku autentifikaciju na javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju, osiguravaju da krajnji korisnici uvijek imaju pravo ne koristiti automatsku autentifikaciju i da mogu ili puniti svoje vozilo na *ad hoc* osnovi, kako je predviđeno u stavku 3., ili koristiti drugo rješenje za punjenje na temelju ugovora koje se nudi na tom mjestu za punjenje. Operatori mjesta za punjenje transparentno izlažu tu mogućnost i nude je na praktičan način krajnjem korisniku, na svakom javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju i kad stavljaju na raspolaganje automatsku autentifikaciju.

4. Cijene koje zaračunavaju operatori javno dostupnih mjesta za punjenje moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje ne smiju diskriminirati među cijenama koje se naplaćuju krajnjim korisnicima i cijenama koje se naplaćuju pružateljima usluga mobilnosti, kao ni cijenama koje se naplaćuju različitim pružateljima usluga

mobilnosti. Prema potrebi, razina cijena može se diferencirati samo na proporcionalan način, u skladu s objektivnim obrazloženjem.

5. Operatori mjesta za punjenje moraju jasno prikazati *ad hoc* cijenu i sve njezine komponente na svim javno dostupnim postajama za punjenje kojima upravljaju kako bi one bile poznate krajnjim korisnicima prije započinjanja sesije punjenja. Na postaji za punjenje moraju biti jasno prikazane barem sljedeće komponente cijene:

   – cijena po sesiji;

   – cijena po minuti;

   – cijena po kWh.

6. Cijene koje pružatelji usluga mobilnosti naplaćuju krajnjim korisnicima razumne su, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima stavljaju na raspolaganje sve primjenjive informacije o cijenama prije početka sesije punjenja, koje su specifične za njihovu predviđenu sesiju punjenja, s pomoću slobodno dostupnih elektroničkih sredstava s opširnom podrškom, jasno razlikujući cjenovne komponente koje naplaćuje operator mjesta za punjenje, primjenjive troškove e-roaminga i druge naknade ili naknade koje primjenjuje pružatelj usluga mobilnosti. Naknade su razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Ne primjenjuju se dodatne naknade za prekogranični e-roaming.

7. Od datuma iz članka 24. operatori mjesta za punjenje osiguravaju da su sva javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju digitalno povezana mjesta za punjenje.

8. Od datuma iz članka 24. operatori mjesta za punjenje osiguravaju da su sva javno dostupna mjesta za punjenje male snage kojima upravljaju sposobna za pametno punjenje.

9. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se odgovarajuća signalizacija uvede u područjima za parkiranje i odmor u okviru cestovne mreže TEN-T u kojoj je postavljena infrastruktura za alternativna goriva, kako bi se omogućila jednostavna identifikacija točne lokacije infrastrukture za alternativna goriva.

10. Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje istosmjernom strujom kojima upravljaju imaju ugrađeni fiksni kabel za punjenje.

11. Ako operator mjesta za punjenje nije vlasnik tog mjesta, vlasnik operatoru u skladu s međusobnim dogovorima stavlja na raspolaganje mjesto za punjenje s tehničkim značajkama koje operaterima omogućuju ispunjenje obveze iz stavaka 1., 3., 7., 8. i 10.

Članak 6.

Ciljevi infrastrukture za opskrbu cestovnih vozila vodikom

1. Države članice osiguravaju da se na njihovu državnom području do 31. prosinca 2030. uspostavi najmanji broj javno dostupnih postaja za opskrbu vodikom.

   U tu svrhu države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. javno dostupne postaje za opskrbu vodikom s najmanjim kapacitetom od 2 t/dan i opremljene s

crpkom od najmanje 700 bara budu uvedene duž osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T s najvećom udaljenosti od 150 km između njih. Tekući vodik mora biti dostupan na javno dostupnim postajama za opskrbu s najvećom udaljenosti od 450 km između njih.

Oni osiguravaju da do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru bude uvedena najmanje jedna javno dostupna postaja za opskrbu vodikom. Analiza najbolje lokacije provodi se za one postaje za opskrbu koje posebno uzimaju u obzir uvođenje tih postaja u multimodalnim čvorištima u kojima se mogu opskrbiti i druge vrste prijevoza.

2. Susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz stavka 1. nisu prekoračene za prekogranične odjeljke osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T.

3. Operator javno dostupne postaje za opskrbu ili, ako operator nije vlasnik, vlasnik te postaje u skladu s međusobnim dogovorima osigurava da je postaja projektirana tako da služi lakim i teškim vozilima. Operatori ili vlasnici tih javno dostupnih postaja za opskrbu vodikom osiguravaju da te postaje opskrbljuju i tekućim vodikom na teretnim terminalima.

Članak 7.

Infrastruktura za opskrbu vodikom

1. Od datuma iz članka 24. svi operatori javno dostupnih postaja za opskrbu vodikom kojima upravljaju osiguravaju krajnjim korisnicima mogućnost *ad hoc* punjenja s pomoću platnog instrumenta koji se u velikoj mjeri upotrebljava u Europsko uniji. U tu svrhu operatori postaja za opskrbu vodikom osiguravaju da sve postaje za opskrbu vodikom kojima upravljaju prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući najmanje jedno od sljedećeg:

   (a) čitače platnih kartica;

   (b) uređaje s beskontaktnom funkcionalnošću koji mogu čitati barem platne kartice.

   Ako operator mjesta za opskrbu vodikom nije vlasnik tog mjesta, vlasnik operatoru u skladu s međusobnim dogovorima stavlja na raspolaganje mjesta za opskrbu vodikom s tehničkim značajkama koje operatorima omogućuju ispunjenje obveze iz ovog stavka.

2. Cijene koje zaračunavaju operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom ne smiju diskriminirati među cijenama koje se naplaćuju krajnjim korisnicima i cijenama koje se naplaćuju pružateljima usluga mobilnosti niti cijenama koje se naplaćuju različitim pružateljima usluga mobilnosti. Prema potrebi, razina cijena može se diferencirati jedino u skladu s objektivnim obrazloženjem.

3. Operatori mjesta za opskrbu vodikom stavljaju na raspolaganje informacije o cijenama prije početka sesije opskrbe na postajama za opskrbu vodikom kojima upravljaju.

4. Operatori javno dostupnih postaja za opskrbu mogu pružati usluge opskrbe vodikom kupcima na ugovornoj osnovi, među ostalim u ime i za račun drugih pružatelja usluga mobilnosti. Pružatelji usluga mobilnosti naplaćuju cijene krajnjim korisnicima koje su razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima stavljaju na raspolaganje sve primjenjive informacije o cijenama prije početka sesije punjenja, koje su specifične za njihovu predviđenu sesiju punjenja, s pomoću slobodno dostupnih elektroničkih sredstava s opširnom podrškom, jasno razlikujući cjenovne komponente koje naplaćuje operator mjesta za opskrbu vodikom, primjenjive troškove e-roaminga i druge naknade ili naknade koje primjenjuje pružatelj usluga mobilnosti.

Članak 8.

Infrastruktura za UPP za vozila za cestovni prijevoz

Države članice osiguravaju da do 1. siječnja 2025. bude postavljen odgovarajući broj javno dostupnih mjesta za opskrbu UPP-om, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T kako bi se osiguralo da teška motorna vozila na UPP mogu prometovati u cijeloj Uniji, ako postoji potražnja i ako troškovi nisu nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

Članak 9.

Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama

1. Države članice osiguravaju da se u pomorskim lukama osigura najmanja opskrba električnom energijom s kopna za kontejnerske i putničke brodove za plovidbu morem. U tu svrhu države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da do 1. siječnja 2030.:

   (a) da pomorske luke sveobuhvatne TEN-T i osnovne TEN-T mreže čiji je prosječan godišnji broj pristajanja u luku u zadnje tri godine za kontejnerske brodove za plovidbu morem veće od 5 000 bruto tona, u prethodne tri godine iznad 50, imaju dovoljno izlazne snage s kopna da zadovolje najmanje 90 % te potražnje;

   (b) da pomorske luke sveobuhvatne TEN-T i osnovne TEN-T mreže čiji je prosječan godišnji broj pristajanja u luku u zadnje tri godine za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila za plovidbu morem veće od 5 000 bruto tona, u prethodne tri godine iznad 40, imaju dovoljno izlazne snage s kopna da zadovolje najmanje 90 % te potražnje;

   (c) da pomorske luke sveobuhvatne TEN-T i osnovne TEN-T mreže čiji je prosječan godišnji broj pristajanja u luku u zadnje tri godine za putničke brodove veće od 5 000 bruto tona koji nisu ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila, u prethodne tri godine iznad 25, imaju dovoljno izlazne snage s kopna da zadovolje najmanje 90 % te potražnje.

2. Za određivanje broja pristajanja u luci ne uzimaju se u obzir sljedeća pristajanja u luci:

(a) pristajanja u luke koja su pristajanja na vez kraća od dva sata, izračunana na temelju sata polaska i dolaska koji se prate u skladu s člankom 14. prijedloga Uredbe COM(2021) 562;

(b) pristajanja brodova u luku koji koriste tehnologije s nultim emisijama, kako je navedeno u Prilogu III. Prijedlogu uredbe COM(2021) 562;

(c) neplanirana pristajanja u luku zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru.

3. Ako se pomorska luka osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T nalazi na otoku koji nije izravno povezan s električnom mrežom, stavak 1. ne primjenjuje se sve dok ta veza ne bude završena ili ako postoji dovoljan lokalni kapacitet iz čistih izvora energije.

Članak 10.

Ciljevi opskrbe električnom energijom s kopna u lukama unutarnjih plovnih putova

Države članice osiguravaju da:

(a) do 1. siječnja 2025. u svim lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T bude uvedeno najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu plovilâ unutarnje plovidbe električnom energijom s kopna;

(b) do 1. siječnja 2030. u svim lukama unutarnjih plovnih putova sveobuhvatne mreže TEN-T bude uvedeno najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu plovilâ unutarnje plovidbe električnom energijom s kopna.

Članak 11.

Ciljevi opskrbe UPP-om u morskim lukama

1. Države članice osiguravaju uspostavljanje odgovarajućeg broja mjesta za opskrbu UPP-om u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T iz stavka 2. kako bi se do 1. siječnja 2025. omogućila plovidba brodovima za plovidbu morem u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice prema potrebi surađuju sa susjednim državama članicama kako bi osigurale odgovarajuću pokrivenost osnovne mreže TEN-T.

2. Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike određuju morske luke osnovne mreže TEN-T koje trebaju osigurati pristup mjestima za opskrbu UPP-om iz stavka 1. pri čemu uzimaju u obzir i stvarne potrebe tržišta.

Članak 12.

Ciljevi opskrbe aviona u mirovanju električnom energijom

1. Države članice osiguravaju da upravljačka tijela svih zračnih luka osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T osiguraju opskrbu električnom energijom aviona u mirovanju do:

(a) 1. siječnja 2025. na svim terminalima koji se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz;

(b) 1. siječnja 2030. na svim položajima udaljenima od terminala koje se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz.

2. Države članice najkasnije od 1. siječnja 2030. poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da električna energija koja se isporučuje u skladu sa stavkom 1. dolazi iz električne mreže ili se proizvodi na lokaciji kao energija iz obnovljivih izvora.

Članak 13.

Nacionalni okviri politike

1. Svaka država članica do 1. siječnja 2024. izrađuje i šalje Komisiji nacrt nacionalnog okvira politike za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za uvođenje odgovarajuće infrastrukture.

Taj nacionalni okvir politike sadržava najmanje sljedeće elemente:

(a) procjenu trenutačnog stanja i budućeg razvoja tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru te razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uzimajući u obzir intermodalni pristup infrastrukturi za alternativna goriva i, prema potrebi, prekogranični kontinuitet;

(b) nacionalne ciljeve i ciljeve u skladu s člancima 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. i 12. za koje su u ovoj Uredbi utvrđeni obvezujući nacionalni ciljevi;

(c) nacionalne ciljeve i ciljeve uvođenja infrastrukture za alternativna goriva povezane s točkama (l), (m), (n), (o) i (p) ovog stavka za koje u ovoj Uredbi nisu utvrđeni obvezujući ciljevi;

(d) politike i mjere potrebne kako bi se osiguralo postizanje obvezujućih ciljeva i ciljeva iz točaka (b) i (c) ovog stavka;

(e) mjere za promicanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva za vlastite vozne parkove, posebno za postaje za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom za usluge javnog prijevoza i postaje za punjenje električnom energijom za zajedničku uporabu automobila;

(f) mjere za poticanje i olakšavanje uvođenja postaja za punjenje lakih i teških vozila na privatnim lokacijama koje nisu dostupne javnosti;

(g) mjere za promicanje infrastrukture za alternativna goriva u gradskim čvorovima, posebno u pogledu javno dostupnih mjesta za punjenje;

(h) mjere za promicanje dovoljnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje visoke snage;

(i) mjere potrebne kako bi se osiguralo da uvođenje i rad mjesta za punjenje, uključujući geografsku distribuciju mjesta za dvosmjerno punjenje, pridonose fleksibilnosti energetskog sustava i ulasku električne energije iz obnovljivih izvora u električni sustav;

(j) mjere kojima se osigurava da su javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu dostupna starijim osobama, osobama smanjene pokretljivosti i osobama s invaliditetom, koje moraju biti u skladu sa zahtjevima za pristupačnost iz Priloga I. i Priloga III. Direktivi 2019/882;

(k) mjere za uklanjanje mogućih prepreka u pogledu planiranja, izdavanja i nabave infrastrukture za alternativna goriva;

(l) plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u zračnim lukama koje nisu namijenjene opskrbi aviona u mirovanju električnom energijom, posebno za opskrbu aviona vodikom i punjenje aviona električnom energijom;

(m) plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u pomorskim lukama, posebno za električnu energiju i vodik, za lučke usluge kako je definirano Uredbom (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća[26];

(n) plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u pomorskim lukama koje nisu namijenjene opskrbi vodikom, amonijakom i električnom energijom s kopna za pomorska plovila, posebno za vodik, amonijak i električnu energiju;

(o) plan uvođenja alternativnih goriva u promet unutarnjim vodnim putovima, posebno za vodik i električnu energiju;

(p) plan uvođenja koji uključuje ciljeve, ključne točke i potrebna financijska sredstva za električne vlakove na vodik ili baterije na segmentima mreže koji se neće elektrificirati.

2. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike uzmu u obzir potrebe različitih vrsta prijevoza koje postoje na njihovu državnom području, uključujući one za koje postoji ograničena raspoloživost alternativa fosilnim gorivima.

3. Države članice osiguravaju da nacionalni okviri politike prema potrebi uzimaju u obzir interese regionalnih i lokalnih tijela, posebno u pogledu infrastrukture za punjenje i opskrbu za javni prijevoz, kao i interese predmetnih dionika.

4. Prema potrebi, države članice surađuju putem savjetovanja ili zajedničkih okvira politike kako bi osigurale da mjere potrebne za postizanje ciljeva ove Uredbe budu koherentne i koordinirane. Države članice posebno surađuju na strategijama za upotrebu alternativnih goriva i uvođenje odgovarajuće infrastrukture u vodnom prometu. Komisija pomaže državama članicama u postupku suradnje.

5. Mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva u skladu su s relevantnim pravilima o državnim potporama UFEU-a.

6. Svaka država članica javnosti stavlja na raspolaganje svoj nacrt nacionalnog okvira politike i osigurava da se javnosti daju rane i učinkovite prilike za sudjelovanje u pripremi nacrta nacionalnog okvira politike.

7. Komisija ocjenjuje nacrte nacionalnih okvira politike i može izdati preporuke određenoj državi članici najkasnije šest mjeseci nakon podnošenja nacrta nacionalnih okvira politike iz stavka 1. U tim preporukama može se posebno navesti sljedeće:

(a) razina ambicije ciljeva radi ispunjavanja obveza iz članaka 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. i 12.;

(b) politike i mjere koje se odnose na opće i pojedinačne ciljeve država članica.

[26] Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (SL L 57, 3.3.2017., str. 1.).

8. Svaka država članica uzima u obzir sve preporuke Komisije u svojem nacionalnom okviru politike. Ako predmetna država članica ne postupi u skladu s preporukom ili s većim dijelom preporuke, dužna je Komisiji dostaviti pisano obrazloženje.

9. Svaka država članica do 1. siječnja 2025. obavješćuje Komisiju o svojem konačnom nacionalnom okviru politike.

Članak 14.

Izvješćivanje

1. Svaka država članica podnosi Komisiji samostalno izvješće o napretku provedbe svojeg nacionalnog okvira politike prvi put do 1. siječnja 2027. i svake dvije godine nakon toga.

2. Izvješća o napretku obuhvaćaju informacije navedene u Prilogu I. i prema potrebi uključuju odgovarajuće opravdanje u pogledu razine ostvarenja nacionalnih ciljeva i ciljeva iz članka 13.

3. Regulatorno tijelo država članica najkasnije do 30. lipnja 2024. i periodički svake tri godine nakon toga ocjenjuje kako bi uvođenje i rad mjesta za punjenje omogućili električnim vozilima da dodatno pridonesu fleksibilnosti energetskog sustava, uključujući njihovo sudjelovanje na tržištu uravnoteženja, i daljnjoj apsorpciji električne energije iz obnovljivih izvora. U toj se procjeni uzimaju u obzir sve vrste mjesta za punjenje, javna ili privatna, te se daju preporuke u pogledu vrste, prateće tehnologije i geografske raspodjele kako bi se korisnicima olakšala integracija njihovih električnih vozila u sustav. Ta se procjena objavljuje. Na temelju rezultata procjene države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za uvođenje dodatnih mjesta za punjenje i uključuju ih u svoje izvješće o napretku iz stavka 1. Operatori sustava u planovima razvoja mreže iz članka 32. stavka 3. i članka 51. Direktive (EU) 2019/944 uzimaju u obzir procjenu i mjere.

4. Na temelju ulaznih podataka operatora prijenosnih sustava i operatora distribucijskih sustava regulatorno tijelo država članica najkasnije do 30. lipnja 2024. i periodički svake tri godine nakon toga procjenjuje potencijalni doprinos dvosmjernog punjenja prodiranju električne energije iz obnovljivih izvora u elektroenergetski sustav. Ta se procjena objavljuje. Na temelju rezultata procjene, države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za prilagodbu dostupnosti i geografske raspodjele mjesta za dvosmjerno punjenje u javnim i privatnim područjima te ih uključuju u svoje izvješće o napretku iz stavka 1.

5. Komisija donosi smjernice i predloške o sadržaju, strukturi i formatu nacionalnih okvira politike i sadržaju nacionalnih izvješća o napretku koje države članice dostavljaju u skladu s člankom 13. stavkom 1. i šest mjeseci nakon datuma iz članka 24. Komisija može donijeti smjernice i predloške kako bi se olakšala učinkovita primjena svih drugih odredaba ove Uredbe u cijeloj Europskoj uniji.

Članak 15.

Preispitivanje nacionalnih okvira politike i izvješća o napretku

1. Komisija do 1. siječnja 2026. procjenjuje nacionalni okvir politike o kojem su je izvijestile države članice u skladu s člankom 13. stavkom 9. te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o ocjeni tih nacionalnih okvira politike i njihovoj usklađenosti na razini Europske unije, uključujući prvu procjenu očekivane razine ostvarenja nacionalnih ciljeva i ciljeva iz članka 13. stavka 1.

2. Komisija ocjenjuje izvješća o napretku koja države članice dostavljaju u skladu s člankom 14. stavkom 1. i prema potrebi izdaje preporuke državama članicama kako bi se osiguralo postizanje ciljeva i obveza utvrđenih ovom Uredbom. Nakon tih preporuka države članice u roku od šest mjeseci od preporuke Komisije objavljuju ažurirano izvješće o napretku.

3. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću godinu dana nakon što države članice podnesu nacionalna izvješća o napretku podnosi izvješće o svojoj ocjeni izvješća o napretku u skladu s člankom 14. stavkom 1. Ova procjena sadržava procjenu:

   (a) napretka ostvarenog na razini država članica u postizanju pojedinačnih i skupnih ciljeva;

   (b) usklađenosti razvoja na razini Europske unije.

4. Na temelju nacionalnih okvira politike i nacionalnih izvješća o napretku država članica u skladu s člankom 13. stavkom 1. i člankom 14. stavkom 1., Komisija objavljuje i redovito ažurira informacije o nacionalnim ciljevima i ciljevima koje je dostavila svaka država članica u pogledu:

   (a) broja javno dostupnih mjesta i postaja za punjenje, posebno za mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima i mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima, i u skladu s kategorizacijom predviđenom u Prilogu III.;

   (b) broj javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom;

   (c) infrastrukture za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih voda u okviru osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;

   (d) infrastrukture za opskrbu električnom energijom aviona u mirovanju u zračnim lukama u okviru osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;

   (e) broja mjesta za punjenje za UPP u morskim lukama i lukama unutarnjih voda u okviru osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;

   (f) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu UPP-om za motorna vozila;

   (g) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom;

   (h) mjesta za opskrbu i punjenje drugim alternativnim gorivima u morskim lukama i lukama unutarnjih voda u okviru osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;

   (i) mjesta za opskrbu i punjenje drugim alternativnim gorivima u zračnim lukama u okviru osnove mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;

   (j) mjesta za opskrbu i punjenje za željeznički promet.

Članak 16.

Praćenje napretka

1. Do 28. veljače godine koja slijedi nakon stupanja na snagu ove Uredbe i svake godine nakon toga do istog datuma države članice izvješćuju Komisiju o ukupnoj agregiranoj izlaznoj snazi za punjenje, broju javno dostupnih mjesta za punjenje i broju registriranih električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje koji su uvedeni na njihovu državnom području 31. prosinca prethodne godine, u skladu sa zahtjevima iz Priloga III.

2. Ako iz izvješća iz stavka 1. ovog članka ili bilo koje informacije dostupne Komisiji proizlazi da postoji rizik da određena država članica neće ispuniti svoje nacionalne ciljeve iz članka 3. stavka 1., Komisija može izdati nalaz u tu svrhu i zatražiti od predmetne države članice da poduzme korektivne mjere kako bi ispunila nacionalne ciljeve. Predmetna država članica u roku od tri mjeseca od primitka nalaza Komisije obavješćuje Komisiju o korektivnim mjerama koje planira provesti kako bi ispunila ciljeve utvrđene u članku 3. stavku 1. Korektivne mjere podrazumijevaju dodatne mjere koje država članica provodi kako bi ispunila ciljeve utvrđene u članku 3. stavku 1. i jasan raspored mjera koje omogućuju procjenu godišnjeg napretka u ispunjavanju tih ciljeva. Ako Komisija utvrdi da su korektivne mjere zadovoljavajuće, predmetna država članica ovim korektivnim mjerama ažurira svoje zadnje izvješće o napretku iz članka 14. i dostavlja ga Komisiji.

Članak 17.

Informacije za korisnike

1. Kad je riječ o motornim vozilima koja se mogu redovito puniti pojedinačnim gorivima stavljenima na tržište ili se mogu puniti na mjestima za punjenje, na raspolaganje se stavljaju relevantne, dosljedne i jasne informacije. Te informacije moraju biti dostupne u uputama za uporabu motornih vozila, na mjestima za opskrbu i punjenje, na motornim vozilima i u trgovinama motornim vozilima na njihovu državnom području. Navedeni se zahtjev primjenjuje na sva motorna vozila i njihove upute za uporabu ako su stavljena na tržište nakon 18. studenoga 2016.

2. Utvrđivanje kompatibilnosti vozila i infrastrukture te utvrđivanje kompatibilnosti goriva i vozila iz stavka 1. u skladu je s tehničkim specifikacijama iz točaka 9.1. i 9.2. Priloga II. Kad se te norme odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, grafički prikaz je jednostavan, lako razumljiv i postavljen na jasno vidljiv način:

   (a) na odgovarajućim crpkama i njihovim mlaznicama na svim mjestima za opskrbu, od datuma uvođenja gorivâ na tržište; ili

   (b) u neposrednoj blizini spremnika za gorivo motornih vozila za koja je određeno gorivo preporučeno i prikladno ili u neposrednoj blizini poklopaca spremnika za goriva te u uputama za uporabu motornih vozila, kad se ta motorna vozila uvode na tržište nakon 18. studenoga 2016.

3. Kad se cijene goriva prikazuju na benzinskoj crpki, prema potrebi se prikazuje usporedba relevantnih jediničnih cijena, ponajprije za električnu energiju i vodik, u informativne svrhe u skladu sa zajedničkom metodologijom za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva iz točke 9.3. Priloga II.

4. Ako europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije goriva ne uključuju odredbe o označivanju za sukladnost s predmetnim normama, ako se odredbe o označivanju ne odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, ili ako odredbe o označivanju nisu prikladne za postizanje ciljeva ove Uredbe, Komisija može, za potrebe jedinstvene provedbe stavaka 1. i 2.:

   (a) ovlastiti europske organizacije za normizaciju za razvoj specifikacija za označivanje usklađenosti;

   (b) donijeti provedbene akte kojima se određuje grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, kompatibilnosti goriva uvedenih na tržište Europske unije koja u procjeni Komisije dosežu razinu od 1 % ukupnog obujma prodaje u više od jedne države članice.

5. Ako se ažuriraju odredbe o označivanju odgovarajućih europskih normi, ako se donesu provedbeni akti u vezi s označivanjem ili ako se, prema potrebi, razviju nove europske norme za alternativna goriva, odgovarajući zahtjevi povezani s označivanjem primjenjuju se na sva mjesta za punjenje i opskrbu te motorna vozila registrirana na državnom području država članica 24 mjeseca nakon njihova ažuriranja ili donošenja, ovisno o slučaju.

Članak 18.

Odredbe o podacima

1. Države članice imenuju organizaciju za registraciju identifikacije („IDRO”). Organizacija za registraciju identifikacije izdaje i upravlja jedinstvenim identifikacijskim kodom („ID”) za identifikaciju, barem operatora mjesta za punjenje i pružatelja usluga mobilnosti, najkasnije godinu dana nakon datuma iz članka 24.

2. Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu ili, u skladu s dogovorom između njih, vlasnici tih mjesta osiguravaju dostupnost statičnih i dinamičnih podataka o infrastrukturi za alternativna goriva kojom upravljaju i omogućuju besplatnu dostupnost tih podataka putem nacionalnih pristupnih točaka. Na raspolaganje se stavljaju sljedeće vrste podataka:

   (a) statički podaci za javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu kojima upravljaju:

      i. geografska lokacija mjesta za punjenje ili opskrbu;

      ii. broj priključaka;

      iii. broj parkirališnih mjesta za osobe s invaliditetom;

      iv. podaci za kontakt vlasnika i operatora mjesta za punjenje i opskrbu.

   (b) daljnji statički podaci za javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju:

      i. identifikacijski kodovi, barem operatora mjesta za punjenje i pružatelja usluga mobilnosti koji nude usluge na tom mjestu za punjenje, kako je navedeno u stavku 1.;

      ii. vrsta priključka;

      iii. vrsta struje (izmjenična/istosmjerna);

      iv. izlazna snaga (kW);

(c) dinamički podaci za javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu kojima upravljaju:

i. operativni status (operativno/neispravno);

ii. dostupnost (u upotrebi/nije u upotrebi);

iii. *ad hoc* cijena.

3. Države članice osiguravaju dostupnost podataka na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi svim dionicima putem svoje nacionalne pristupne točke u primjeni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća[27].

4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. kako bi:

(a) dodala dodatne vrste podataka onima navedenima u stavku 2.;

(b) utvrdila elemente povezane s formatom, učestalošću i kvalitetom podataka u kojima se ti podaci stavljaju na raspolaganje;

(c) utvrdila detaljne postupke koji omogućuju pružanje i razmjenu podataka koji su obvezni u skladu sa stavkom 2.

Članak 19.

Zajedničke tehničke specifikacije

1. Mjesta za punjenje električnih vozila male snage, isključujući bežične ili induktivne jedinice, koja su uvedena ili obnovljena od datuma iz članka 24. moraju ispunjavati barem tehničke specifikacije iz točke 1.1. Priloga II.

2. Mjesta za punjenje električnih vozila visoke snage, isključujući bežične ili induktivne jedinice, koja su uvedena ili obnovljena od datuma iz članka 24. moraju ispunjavati barem tehničke specifikacije iz točke 1.2. Priloga II.

3. Javno dostupna mjesta za opskrbu vodikom, koja su uvedena ili obnovljena od datuma iz članka 24. moraju biti u skladu s tehničkim specifikacijama iz točaka 3.1., 3.2., 3.3. i 3.4. Priloga II.

4. Postrojenja za opskrbu električnom energijom s kopna za pomorski promet, koja su uvedena ili obnovljena od datuma iz članka 24. moraju biti u skladu s tehničkim specifikacijama iz točaka 4.1. i 4.2. Priloga II.

5. Mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom koja su uvedena ili obnovljena od datuma iz članka 24. moraju ispunjavati barem tehničke specifikacije iz točke 8. Priloga II.

6. U skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Komisija može od europskih organizacija za normizaciju zatražiti da izrade europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije za područja iz Priloga II. ovoj Uredbi za koja Komisija nije donijela zajedničke tehničke specifikacije.

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. kako bi:

[27] Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

(a) dopunila ovaj članak zajedničkim tehničkim specifikacijama kako bi se omogućila potpuna tehnička interoperabilnost infrastrukture za punjenje i opskrbu u smislu fizičkih priključaka i komunikacije za područja navedena u Prilogu II.;

(b) izmijenila Prilog II. ažuriranjem upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija navedenih u tom prilogu.

Članak 20.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članaka 18. i 19. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od datuma iz članka 24. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 18. i 19. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članaka 18. i 19. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za tri mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 21.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Članak 22.

Preispitivanje

Komisija do 31. prosinca 2026. preispituje ovu Uredbu i, prema potrebi, podnosi prijedlog za njezinu izmjenu.

Članak 23.

1. Direktiva 2014/94/EU stavlja se izvan snage od datuma iz članka 24.
2. Upućivanja na Direktivu 2014/94/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom utvrđenom u Prilogu IV.

Članak 24.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*