ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до създаването на нов регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. Новият регламент ще отмени Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива[1].

1.1. Основания и цели на предложението

Мобилността и транспортът са от съществено значение за всички, които живеят в Европа, и за европейската икономика като цяло. Свободното движение на хора и стоки през вътрешните граници на Европейския съюз е основна свобода на ЕС и на неговия единен пазар. Мобилността носи много социално-икономически ползи за европейските граждани и предприятия, но също така оказва все по-голямо въздействие върху околната среда, включително под формата на увеличени емисии на парникови газове и замърсяване на въздуха на местно равнище, което засяга здравето и благосъстоянието на хората.

През декември 2019 г. Комисията прие съобщението *Европейският зелен пакт*[2]. В съобщението относно Европейския зелен пакт се призовава за намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор с 90 %. Целта е до 2050 г. ЕС да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика, като същевременно работи за постигане на амбиция за нулево замърсяване. През септември 2020 г. Комисията прие своето предложение за Европейски законодателен акт за климата за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и за насочване на Европа към отговорно постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г.[3] В съобщението Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г.[4] се отбелязва значението на един цялостен подход към широкомащабното и местното проектиране на инфраструктура и необходимостта от подходящо разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в подкрепа на прехода към автомобилен парк с почти нулеви емисии до 2050 г. На 21 април 2021 г. Съветът и Парламентът постигнаха предварително политическо споразумение по Европейския законодателен акт за климата.

През декември 2020 г. Комисията прие съобщението *Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност*[5]). Стратегията поставя основите за това как транспортната система на ЕС може да постигне тази трансформация и определя конкретни етапи, които да осигурят прехода на европейската транспортна система към интелигентно и устойчиво бъдеще. Транспортният сектор продължава да бъде в голяма степен зависим от изкопаемите горива. Насърчаването на навлизането на превозни средства, плавателни съдове и самолети с нулеви и ниски емисии, както и на възобновяеми и нисковъглеродни горива във всички видове транспорт е приоритетна цел в стремежа всички видове транспорт да станат по-устойчиви.

Засиленото внедряване и използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива трябва да върви ръка за ръка със създаването по географски справедлив начин на

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

широкообхватна мрежа от инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, за да се реализира потенциалът за широко навлизане на превозни средства с ниски и нулеви емисии при всички видове транспорт. По-специално на пазарите на леки пътнически автомобили широката маса потребители ще преминат към превозни средства с нулеви емисии едва след като са сигурни, че могат да заредят с електроенергия или презаредят с гориво своя автомобил навсякъде в ЕС и то толкова лесно, колкото и сега при превозните средства, задвижвани с конвенционални горива. Важно е нито един регион или територия на ЕС да не останат назад и регионалните различия при разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива да бъдат добре съобразени при формулирането и прилагането на националните рамки за политиката.

Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива („Директивата“) определя рамка от общи мерки за разгръщането на такава инфраструктура в ЕС. Тя изисква от държавите членки да създадат национални рамки за политиката с цел установяване на пазари за алтернативни горива и осигуряване на подходящ брой публично достъпни зарядни точки за зареждане с електроенергия и точки за презареждане с гориво, по-специално за да се даде възможност за свободно трансгранично движение на такива превозни средства и плавателни съдове в трансевропейската транспортна мрежа. В неотдавнашния си доклад относно прилагането на Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива Комисията отбеляза известен напредък в прилагането на Директивата.[6] Недостатъците на настоящата политическа рамка обаче също са ясно видими: тъй като за държавите членки не съществува подробна и задължителна методика за изчисляване на целите и за приемане на мерките, равнището на амбиция при определянето на целите и въведените подпомагащи политики варира значително. В заключение в доклада се посочва, че в ЕС не съществува широкообхватна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива с пълно покритие. В същия смисъл Европейската сметна палата отбелязва в специалния си доклад относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия, че в ЕС продължават да съществуват пречки пред пътуването с електрически превозни средства и че разгръщането на инфраструктурата за зареждане в Съюза трябва да се ускори[7].

Комисията направи последваща оценка на Директивата[8]. В оценката се констатира, че Директивата не е подходящо адаптирана към целта за постигане на по-голямата амбиция за климата за 2030 г. Основните проблеми включват факта, че планирането на инфраструктурата на държавите членки като цяло не разполага с необходимото равнище на амбиция, последователност и съгласуваност, което води до недостатъчна, неравномерно разпределена инфраструктура. Продължават да съществуват допълнителни проблеми на оперативната съвместимост по отношение на физическите връзки, като същевременно възникват нови проблеми относно стандартите за комуникация, включително обмена на данни между различните участници в екосистемата за електромобилност. И накрая, липсват прозрачна информация за потребителите и общи системи за плащане, което ограничава приемането от страна на ползвателите. Без по-нататъшни действия от страна на ЕС

6 COM(2021)103 final.

7 Европейска сметна палата (2021 г.): Специален доклад № 05/2021: *Инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства: въпреки увеличения им брой, неравномерното разполагане на зарядните станции затруднява пътуването в ЕС.*

8 SWD(2021) 637, „Оценка на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива“.

тази липса на оперативно съвместима, лесна за използване инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво вероятно ще се превърне в пречка за необходимия пазарен растеж на превозни средства и плавателни съдове, а в бъдеще и въздухоплавателни средства, с ниски и нулеви емисии.

Настоящото предложение е част от общия набор от взаимосвързани политически инициативи в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“. Тези политически инициативи съответстват на действията, необходими във всички сектори на икономиката, за да се допълнят националните усилия с оглед постигането на повишената амбиция в областта на климата за 2030 г., както е описано в работната програма на Комисията за 2021 г.[9]

Целта на настоящата инициатива е да се гарантира, че е разполагаема и използваема гъста и широкообхватна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС. Всички ползватели на превозни средства с алтернативно гориво (включително плавателни съдове и въздухоплавателни средства) трябва да могат да се придвижват лесно в ЕС по основната инфраструктура, като например автомагистрали, пристанища и летища. Конкретните цели са: i) осигуряване на минимална инфраструктура, за да се подпомогне необходимото навлизане на превозни средства, използващи алтернативни горива, за всички видове транспорт и във всички държави членки, за да бъдат постигнати целите на ЕС в областта на климата; ii) осигуряване на пълната оперативна съвместимост на инфраструктурата; и iii) осигуряване на пълна информация за ползвателите и подходящи възможности за плащане.

Постигането на целта на Европейския зелен пакт за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта и развитието на общ пазар на транспорта в ЕС изисква пълна свързаност и безпроблемно ползване на европейската транспортна мрежа за превозни средства, плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии. Това от своя страна изисква достатъчна по обем и напълно оперативно съвместима трансгранична инфраструктура. Само обща европейска законодателна рамка може да постигне тези цели. Настоящата инициатива ще допринесе за съгласуваното и последователно разработване и внедряване на превозните средства, на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и на информацията и услугите за ползвателите.

1.2. Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката

Настоящата инициативата е съгласувана с другите политически инициативи от пакета „Подготвени за цел 55“. По-специално тя допълва: i) регламентите за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили, нови леки търговски превозни средства[10] и тежкотоварни превозни средства[11]; и ii) законодателното предложение за определяне на нови стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки автомобили и нови леки търговски превозни средства след 2020 г.,

---

9 COM(2020) 690 final.

10 Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, ОВ L111, 25.4.2019 г., стр. 13.

11 Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) № 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и Директива 96/53/ЕО на Съвета, ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202.

също част от пакета „Подготвени за цел 55“[12]. Стандартите за емисиите на CO_2 осигуряват силен тласък за внедряването на превозни средства с нулеви и ниски емисии, като по този начин се създава и търсене на инфраструктура за алтернативни горива. Инициативата ще даде възможност за този преход, като гарантира наличието на достатъчно публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на лекотоварните и тежкотоварните пътни превозни средства.

Настоящата инициатива също така е в тясно взаимодействие с преразглеждането на Директивата за енергията от възобновяеми източници[13], Регламента на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (инициативата ReFuelEU Aviation)[14] и предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт (инициативата FuelEU Maritime)[15], с които се определят задължения по отношение на предлагането и търсенето на възобновяеми и нисковъглеродни транспортни горива. Всеки от тези инструменти насърчава увеличаването на предлагането или търсенето на устойчиви алтернативни горива в един или повече видове транспорт.

По отношение на водния транспорт настоящата инициатива е в изпълнение на ясното изискване на Европейския зелен пакт акостиралите кораби да се задължат да използват брегово електрозахранване. Тя категорично допълва инициативата FuelEU Maritime, като гарантира, че в пристанищата разполагат с достатъчно браговото електрозахранване, докато пътническите кораби (включително пътническите кораби ро-ро, високоскоростните пътнически кораби и круизните кораби) и контейнеровозите са на котвена стоянка, и посрещат търсенето на декарбонизирани газове (т.е. втечнен биометан и синтетични газови горива (е-газ). Що се отнася до пътническите кораби, различните категории кораби се различават според характеристиките си на електрически товари при престой на котвена стоянка, което води до различни нужди от инвестиции в пристанището. Те трябва да са съчетани с различните експлоатационни характеристики на пристанищата, в т.ч. разположението и терминалите. Поради тази причина при пътническите кораби се прави допълнително разграничение, подобно на инициативата FuelEU Maritime, като се определят две категории — пътнически кораби ро-ро и високоскоростни пътнически плавателни съдове и други пътнически кораби, по-специално круизни кораби. Така заедно с инициативата в морския сектор FuelEU Maritime настоящата инициатива допринася за преодоляване на възникналия проблем „кокошката или яйцето“, в случая — твърде слабото търсене от страна на корабните оператори за свързване към електрическата мрежа при престой на котвена стоянка не насърчава пристанищата да инвестират в брегово електрозахранване. Ограниченото въвеждане в пристанищата на електрозахранващи уредби, намиращи се на брега, създава риск от нарушаване на равнопоставеността между пристанищата, по-специално за първите инвеститори, тъй като корабите, необорудвани да използват такива уредби, биха могли да пренасочат

[12] COM (2021) 556. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 във връзка с укрепването на стандартите за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с повишената амбиция на Съюза в областта на климата.

[13] Директива (ЕС) 2018/2001.

[14] COM(2021) 561, Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт.

[15] COM(2021) 562, Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт.

своето движение. Ето защо е важно да се определят минимални изисквания за морските пристанища в цялата трансевропейска транспортна мрежа.

Инициативата също така допълва инициативата ReFuelEU в областта на въздухоплаването, С нея се допълват усилията на тази инициатива за устойчиви авиационни горива, за които до голяма степен не се изисква отделна инфраструктура за презареждане с разпоредби относно електрозахранването за всички спрели въздухоплавателни средства, като по този начин се подпомага и декарбонизацията на сектора на въздухоплаването.

Наред със законодателното предложение Комисията ще разгледа необходимостта от допълнителни научноизследователски и иновационни дейности, по-специално чрез съвместно програмираното партньорство за нулеви емисии във водния транспорт Zero Emissions Waterborne, предложено от Технологичната платформа за водния транспорт в рамките на „Хоризонт Европа“, съвместното предприятие „Чисто небе 2“ и съвместното предприятие „Чист водород“, което работи в тясно взаимодействие с първите две партньорства в сектора на транспорта.

Настоящата инициатива е в съответствие и с преразглеждането на Директивата за енергията от възобновяеми източници. Тя има за цел да гарантира, че липсата на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво не възпрепятства цялостно увеличаване на възобновяемите и нисковъглеродните горива в транспортния сектор, доколкото те се нуждаят от отделна инфраструктура. На равнището на Съюза няма инструмент на политиката, еквивалентен на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, който да е в състояние да осигури по сходен начин разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво във всички видове транспорт. Настоящата инициатива е тясно свързана и с предстоящото предложение за преразглеждане на Регламента относно насоките за трансевропейската транспортна мрежа.[16]. Планираното преразглеждане на този регламент ще надгради и допълни вече разгърнатата чрез отделни проекти инфраструктура за алтернативни горива по коридорите на трансевропейската транспортна мрежа. Чрез последователно съпоставяне на разпоредбите на настоящата инициатива преразглеждането на регламента ще осигури достатъчно покритие на основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

Като гарантира наличието на необходимата инфраструктура за превозни средства и плавателни съдове с нулеви и ниски емисии, настоящата инициатива ще допълни и няколко други политически инициативи в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“, които стимулират търсенето на такива превозни средства чрез определяне на ценови сигнали, които включват външните последици за климата и околната среда от изкопаемите горива; тези инициативи включват преразглеждането на схемата за търговия с емисии[17] и преразглеждането на Директивата за енергийното данъчно облагане в ЕС[18].

1.3. Съгласуваност с други политики на Съюза

Настоящата инициатива трябва да бъде в тясно взаимодействие с Директивата относно енергийните характеристики на сградите[19] (ДЕХС), която е насочена към частната инфраструктура за зареждане с електроенергия, като определя изисквания

16 Регламент (ЕС) №1315/2013.
17 Директива 2003/87/ЕО.
18 Директива 2003/96/ЕО.
19 Директива 2010/31/ЕС.

за изграждане на инфраструктура за зареждане с електроенергия в сгради. Връзката между публичната и частната инфраструктура за зареждане с електроенергия е разгледана задълбочено в оценката на въздействието в подкрепа на настоящата политическа инициатива.

Като гарантира наличието на необходимата инфраструктура за превозни средства и плавателни съдове с нулеви и ниски емисии, настоящата инициатива ще допълни и политическите усилия в областта на пътните такси, които имат за цел да стимулират търсенето на такива превозни средства. Целта тук е да се обхванат по-добре външните последици за климата и околната среда от изкопаемите горива, както е предвидено в Директивата за евровинетката[20], която също е в процес на преразглеждане.

Друг инструмент на политиката, насочен към ускоряване на навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии, е Директивата за екологично чисти превозни средства[21]. По-голямата наличност на инфраструктура и по-бързото въвеждане на превозни средства с нулеви и ниски емисии косвено ще улеснят внедряването на екологично чисти превозни средства в обществените автомобилни паркове. Обществените автомобилни паркове обаче (особено автобусните паркове) обикновено разчитат по-скоро на собствени точки за зареждане с електроенергия и точки за презареждане с гориво, отколкото на публично достъпна инфраструктура. Взаимодействието с директивата се осъществява главно чрез стандартизация, за да се гарантира оперативна съвместимост.

Навлизането на повече превозни средства, задвижвани с водород, и на задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства в автомобилния парк на ЕС също е важна част от водородната стратегия[22] на Комисията и от стратегията за интеграция на интелигентна енергийна система[23]; недостатъчната наличност на съответната инфраструктура за превозни средства би застрашила постигането на тези амбиции.

Като улеснява навлизането на по-голям брой превозни средства с нулеви и ниски емисии, настоящата инициатива допринася и за амбицията за нулево замърсяване по Европейския зелен пакт, допълвайки стандартите Евро 6 (за леки автомобили и микробуси)[24] и Евро VI (за автобуси и камиони)[25] за емисиите на замърсители, които определят граници на емисиите за всички превозни средства.

И накрая, настоящата инициатива има връзка с Директивата за интелигентните транспортни системи[26], за която Комисията възнамерява да представи предложение за преразглеждане по-късно тази година, както и със свързаните с нея делегирани актове, по-специално Делегирания регламент относно информационните услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз[27]. Бързо развиващата се среда за данни за алтернативни горива изисква за тази инициатива да бъдат определени съответните видове данни, които трябва да се предоставят, в синергия с общата рамка, установена в Директивата за интелигентните транспортни системи.

„Хоризонт Европа“ е основната програма на ЕС за финансиране на научни

20 Директива 1999/62/ЕО.
21 Директива (ЕС) 2019/1161.
22 COM(2020)301 final.
23 COM/2020/299.
24 Регламент (ЕО) 715/2007.
25 Регламент (ЕО) 595/2009.
26 Директива 2010/40/ЕС.
27 Делегиран регламент (ЕС) 2015/962.

изследвания и иновации.[28]. Занимава се с въпросите на изменението на климата, спомага за постигането на целите на ООН за устойчиво развитие и стимулира конкурентоспособността и растежа на ЕС. Клъстер 5: „Климат, енергия и мобилност“ има за цел борба с изменението на климата чрез превръщане на секторите на енергетиката и на транспорта в по-щадящи климата и околната среда, по-ефективни и по-конкурентоспособни, по-интелигентни, по-безопасни и по-устойчиви. Европейските научни изследвания и иновации могат да управляват, ориентират и ускорят трансформиращата програма на Зеления пакт, като определят посоката, изпробват и демонстрират решения, преодоляват компромисите и гарантират, че политиката е последователна, благоприятна за иновациите и основана на факти. Партньорствата за автомобилен транспорт с нулеви емисии (2Zero), за свързана, съвместна и автоматизирана мобилност (CCAM), за изграждане на верига за създаване на стойност в сектора на батериите в Европа (Batt4EU), за чист водород, за преход към чиста енергия и за преход на градовете към устойчиво бъдеще ще играят ключова роля за постигането на неутрална по отношение на климата и екологосъобразна мобилност. Целта на мисията на „Хоризонт Европа“ за неутрални по отношение на климата и интелигентни градове[29] е да се подкрепят, насърчават и представят 100 европейски града в тяхната системна трансформация към неутралност по отношение на климата до 2030 г.

Политиката на сближаване ще играе централна роля за подпомагане на всички региони в прехода им към по-зелена и неутрална по отношение на климата Европа. Европейският фонд за регионално развитие и Кохезионният фонд са на разположение за подкрепа на инвестициите в иновации и внедряване, по-специално в по-слабо развитите държави членки и региони. Политиката на сближаване ще предложи подкрепа за устойчива, интелигентна и устойчива транспортна система, обхващаща всички видове транспорт и всички равнища на транспортната система в съответствие със специфичните изисквания и приоритети, определени в националните и регионалните програми.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

2.1. Правно основание

За да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) е установено правомощието на Съюза да определя разпоредби за общата транспортна политика, дял VI (членове 90—91), и за трансевропейските мрежи, дял XVI (членове 170—171). Като се има предвид тази правна рамка, действието на Съюза дава възможност за по-добра координация за равномерното и широко разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, вместо да се разчита единствено на държавите членки. Това ще улесни пътуването в Съюза с превозни средства, използващи алтернативни горива, както за ползвателите на лични автомобили, така и за фирмите. То също така ще способства липсата или неравномерното разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива да не се превърнат в потенциална пречка пред завършването на вътрешния пазар, както и да не бъде демотивирана автомобилната промишленост да произвежда превозни средства с нулеви и ниски емисии.

[28] https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

[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.

Постигането на целите на Европейския зелен пакт за намаляване на емисиите от транспорта (както се потвърждава от стратегията за устойчива и интелигентна мобилност) изисква значително увеличаване на броя на превозните средства и плавателните съдове с нулеви и ниски емисии. Това няма да се осъществи без разгръщането на съгласувана и цялостна мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за алтернативни горива, която да даде възможност за пътуване в целия Съюз с превозни средства, използващи алтернативни горива. Както беше отбелязано при приемането на действащата директива, подобна мрежа не може да бъде разработена в достатъчна степен от държавите членки поотделно; вместо това е необходима намеса на Съюза.

2.2. Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Добавената стойност за Съюза от тази намеса по отношение на ефективността, ефикасността и полезните взаимодействия е подчертана в оценката на действащата директива във връзка с оценката на националните доклади за изпълнението, представени от държавите членки. Оценката показа, че разработването на обща рамка на ЕС до известна степен е спомогнало да се избегне разпокъсаността. Тази рамка е подпомогнала разработването на национални политики за развитие на инфраструктура за алтернативни горива във всички държави членки и е подкрепила създаването на по-голяма равнопоставеност в сектора. Чрез насърчаване на оперативната съвместимост, съответните технически стандарти и определянето на цели със сходни срокове действията на равнището на Съюза са осигурили известни икономии на разходи и по-добро съотношение между качество и цена, улеснявайки икономиите от мащаба, избягвайки дублирането на усилия и ресурси и осигурявайки инвестиции за финансиране на инфраструктурата. Прилагането на Директивата (и съпътстващите го дейности) са улеснили сътрудничеството и обмена на информация относно алтернативните горива между съответния отрасъл и публичните участници. Без Директивата такова сътрудничество вероятно не би съществувало.

Без намесата на Съюза би било много малко вероятно във всички държави членки да се развие съгласувана и цялостна мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за алтернативни горива, като по този начин се гарантира възможността за пътуване в целия Съюз с превозни средства, използващи алтернативни горива. Това от своя страна е предпоставка за навлизането на тези превозни средства в целия Съюз, което е от жизненоважно значение, за да може ЕС да изпълни повишената амбиция в областта на климата за 2030 г.

2.3. Пропорционалност

В съответствие с принципа на пропорционалност настоящото предложение не надхвърля необходимото за постигането на заложените цели. Всички мерки се считат за пропорционални от гледна точка на тяхното въздействие, както е показано в оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива.[30]. С предложената намеса се определят по-обвързващи изисквания за държавите членки, за да се гарантира използването на достатъчно публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на превозни средства, използващи алтернативни горива, в Съюза. Това е необходимо, за да може ЕС да постигне повишената амбиция в областта на климата и енергетиката за 2030 г., както

[30] SWD(2021) 631, „Оценка на въздействието, придружаваща предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС“.

и общата цел за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. — цел, отразена, наред с другото, в стандартите за CO_2 за леките автомобили и микробусите и трансграничната свързаност на тези превозни средства по основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

Опитът от прилагането на настоящата директива показва необходимостта от тази преразгледана намеса. Прилагането на настоящата директива води до неравномерно разгръщане на инфраструктурата в държавите членки, без да спомага за сгъстяването на все по-необходимата инфраструктурна мрежа за алтернативни горива. Това стана напълно ясно от доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива[31] и от оценката на въздействието в подкрепа на настоящата инициатива. Естеството и обхватът на проблема са сходни във всички държави членки и има доказателства за необходимостта и добавената стойност от осигуряването на трансгранична свързаност за превозните средства, използващи алтернативни горива в Съюза, което надлежно обосновава действията на Съюза.

С тази инициатива се създава стабилна и прозрачна политическа рамка, която да спомогне за създаването на отворени и конкурентни пазари, като по този начин се стимулират инвестициите в инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво във всички видове транспорт. Установява се общ минимум, на който пазарите могат да стъпят и да започнат да осигуряват допълнителна инфраструктура в отговор на търсенето на пазарите от превозните средства, въз основа на ясен и прозрачен целеви механизъм, приложим в целия Съюз.

2.4. Избор на инструмент

Въпреки че в резултат от оценката на въздействието беше определено приемането на директива като предпочитан вариант на политиката, Комисията избра да предложи регламент. Изборът на регламент гарантира бързо и съгласувано развитие към гъста и широка мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за зареждане във всички държави членки. Решението е обосновано преди всичко с оглед на необходимото бързо и съгласувано изпълнение на минималните цели за разгръщане на националния автомобилен парк, определени на равнището на държавите членки, и на задължителните цели относно отстоянието по трансграничната транспортна мрежа, тъй като първите предложени цели ще трябва да бъдат постигнати до 2025 г. С оглед на този срок от голямо значение сега е изграждането на достатъчно гъста и широка мрежа от инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на превозни средства с нулеви и ниски емисии в целия Съюз с еднакво темпо и при едни и същи условия, за да се подпомогне изключително необходимото ускорено навлизане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии. Това изисква още в годините преди 2025 г. да се създадат и разработят планове и мерки на държавите членки за постигане на целите. С един нов регламент се установяват ясно обвързващи и пряко приложими задължения за държавите членки на национално равнище и същевременно се гарантира тяхното съгласувано и навременно прилагане и изпълнение в целия ЕС. Избягва се рискът от забавяния и несъответствия в националните процеси на транспониране, като по този начин се създава ясна равнопоставеност за конкуренция за пазарите, което ще спомогне за разгръщането в целия Съюз на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. С регламента ще се създаде по-стабилен механизъм за управление, който проследява напредъка на държавите членки в постигането на целите и който дава

[31] COM/2021/103 final.

възможност на държавите членки да определят правилните стимули, така че да могат да се развият конкурентни пазари за зареждане. Ясните срокове за създаването и разработването на национални рамки за политиката на държавите членки за постигане на целите, стабилните механизми за мониторинг и докладване, както и разпоредбите за коригиращи мерки от страна на държавите членки, могат да дадат възможност за ефективен цялостен мониторинг и насочване на усилията в държавите членки към постигане на целите. Настоящата инициатива гарантира такъв подход.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

3.1. Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Последващата оценка на REFIT показа, че Директивата е подпомогнала разработването на политики и мерки за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в държавите членки, по-специално чрез изискването за разработване на национални рамки за политиката (НРП)[32].

Въпреки това в оценката бяха посочени и недостатъци в настоящата политическа рамка. Нещо повече, основната цел на Директивата, а именно да се гарантира съгласувано развитие на пазара в ЕС, не е постигната. Недостатъци възникват по-специално в следните три области: i) липса на цялостна инфраструктурна мрежа, позволяваща безпроблемно пътуване в целия ЕС; ii) необходимост от допълнителни общи технически спецификации за осигуряване на оперативна съвместимост в светлината на нововъзникващите технологии; и iii) липса на пълна информация за ползвателите, еднакви и лесни за използване методи на плащане и пълна прозрачност на цените в целия Съюз.

В оценката се заключава, че 6 години след приемането на Директивата общият европейски пазар на инфраструктура за алтернативни горива все още е на доста ранен етап на развитие, въпреки че в някои части на ЕС пазарите вече са установени. Като се има предвид цялостното значение на осигуряването на достатъчна инфраструктура за подпомагане на необходимото навлизане на превозни средства и плавателни съдове в светлината на повишената амбиция в областта на климата за 2030 г., в оценката на Директивата се препоръчва запазване, но преразглеждане на законодателството.

3.2. Консултации със заинтересованите страни

Като част от оценката на въздействието бяха проведени консултации със заинтересованите страни в различни формати.

От 6 април до 4 май 2020 г. беше проведена обществена консултация относно първоначалната оценка на въздействието[33] на настоящата инициатива. Комисията получи 86 отговора, в по-голямата си част (61) от дружества и стопански асоциации. В консултацията се включиха също НПО и граждани, както и една мрежа от градове.

Организирана от Комисията открита обществена консултация, проведена от 6 април

---

32 SWD(2021) 637.

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

2020 г. до 29 юни 2020 г. В рамките на консултацията всички граждани и организации бяха приканени да дадат своя принос както за оценката, така и за оценката на въздействието[34]. Бяха получени общо 324 отговора.

Целеви интервюта със заинтересованите страни и проучвания между октомври 2020 г. и януари 2021 г.: Комисията проведе проучвателни интервюта с представители на ключови заинтересовани страни на равнище ЕС, по-специално в помощ и за по-прецизното цялостно определяне на проблема и възможните варианти на политиката. Бяха проведени допълнителни интервюта и беше разпространено проучване онлайн сред съответните заинтересовани страни, представляващи публичните органи и други публични структури (национални, регионални и местни органи, органи на ЕС), представители на промишлеността (включително съответните сдружения) и членове на гражданското общество (НПО, групи потребители).

Целева консултация със заинтересованите страни, организирана от консултанта, отговарящ за външното помощно проучване за оценката на въздействието, проведена от декември 2020 г. до февруари 2021 г. Консултацията включваше целеви проучвания сред основните заинтересовани страни и целеви интервюта и искания за данни за попълване на конкретни искания за информация, по-специално за подпомагане на разработването на методика за определяне на достатъчното разгръщане на инфраструктура и за подпомагане на оценката на въздействието на възможните мерки на политиката.

3.3. Събиране и използване на експертни становища

При подготовката на настоящата инициатива Комисията използва констатациите от последващата оценка на Директивата[35]. Заинтересованите страни предоставиха много информация в рамките на консултационните дейности, допълнена от информация, дадена на Комисията *ad hoc*. Оценката на въздействието се основава до голяма степен на придружаващо външно помощно проучване, проведено от консултант[36]. Комисията се позова и на широка консултация с Форума за устойчив транспорт — експертната група по алтернативни горива към Комисията. Консултациите с Форума за устойчив транспорт се проведоха от октомври 2018 г. до ноември 2019 г., като беше поставен акцент върху проблемите и бъдещите нужди на политиката в областта на инфраструктурата за алтернативни горива.[37]. Като цяло за изготвянето на оценката на въздействието са използвани многобройни и до голяма степен изчерпателни източници, които са представителни за различните групи заинтересовани страни.

3.4. Оценка на въздействието

На 7 април 2021 г. Комитетът за регулаторен контрол получи проекта на доклада за оценка на въздействието и даде положително становище на 7 май 2021 г. Комитетът счита, че докладът може да бъде допълнително подобрен чрез: а) по-добро описание на разликата между вариантите и начина, по който те са свързани с установените проблеми; и б) нюансиране на доклада, за да се изясни дали очакваното въздействие произтича от тази конкретна инициатива или от други политики, или от комбинация

---

34 Приносът от оценката беше анализиран в доклада от консултацията със заинтересованите страни, придружаващ окончателния доклад за оценката.

35 SWD(2021) 637.

36 Окончателен доклад, проучване в подкрепа на оценката на въздействието „Оценка на въздействието във връзка с преразглеждането на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (2014/94/ЕС)“, 2021 г.

37 Констатациите от консултациите бяха обобщени в подробен доклад на пленарното заседание на Форума за устойчив транспорт през ноември 2019 г.: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

от двете.

Окончателният доклад за оценка на въздействието включва подробно описание и оценка на добавената стойност на инициативата и връзките ѝ с други инициативи на политиката. Те могат да бъдат намерени в раздели 1.3, 3.3 и 8.1 от доклада за оценка. Подробно описание на вариантите на политика е включено в раздел 5, а в раздел 6 е представен цялостен анализ на въздействието на всички варианти. Анализираните варианти на политиката могат да бъдат обобщени, както следва:

– *Вариант на политиката 1:* **съществени промени в Директивата**. Определянето на национални цели и докладването съгласно националната рамка за политиката ще продължат да бъдат важен стълб, подсилен от задължителни цели относно автомобилния парк за електрическите зарядни точки за лекотоварни превозни средства. За тежкотоварните превозни средства ще бъдат въведени задължителни цели относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа за електрическите зарядни точки и точките за презареждане с водород, включително ограничени разпоредби за презареждане с водород в градските възли. Задължителни цели ще бъдат въведени също така за спрелите въздухоплавателни средства и за браговото електрозахранване в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища. Освен това ще бъдат разгледани някои аспекти на качеството на инфраструктурата с цел подобряване на оперативната съвместимост и информацията за ползвателите.

– *Вариант на политиката 2:* **по-съществени промени в Директивата от тези при вариант 1**. В допълнение към задължителните цели относно автомобилния парк за електрическите зарядни точки за лекотоварни превозни средства ще бъдат определени цели относно отстоянието за инфраструктурата за всички пътни превозни средства по трансевропейската транспортна мрежа, включително за градските възли от инфраструктурата за тежкотоварните превозни средства,. Този вариант ще включва и по-подробни разпоредби за пристанищата и летищата от трансевропейската транспортна мрежа и по-висока степен на хармонизация на възможностите за плащане, физическите и комуникационните стандарти и правата на потребителите при зареждане. Това би подсилило разпоредбите относно прозрачността на цените и друга информация за ползвателите, включително физическото указване със знаци на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

– *Вариант на политиката 3:* замяната **на Директивата с регламент** (по този начин се постига най-много с оглед на правно обвързващите инструменти). В допълнение към задължителните цели относно автомобилния парк и относно отстоянието при вариант 2 този вариант ще добави още цели относно местоположението за електрическите лекотоварни превозни средства, както и още цели за тежкотоварните превозни средства. Вариантът ще добави и значителна амбиция по отношение на пристанищната инфраструктура и ще превърне задължителното плащане на терминал в новите станции за бързо зареждане като единствен вариант за плащане.

Тъй като постига най-добрия баланс между цели и разходи за изпълнение, вариант 2 беше определен като най-добър вариант на политиката. Вариант 2 обаче е подходящ и за включване в регламент, при което се ускорява въздействието върху прилагането на разпоредбите. Оценката на въздействието включва подробно описание на

регулаторните мерки, включени в различните варианти на политиката.

3.5. Пригодност и опростяване на законодателството

Необходими са много по-амбициозни цели на политиката за осигуряване на достатъчна и напълно оперативно съвместима инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, така че да се подпомогне необходимото навлизане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии в съответствие с общата политическа амбиция на пакета „Подготвени за цел 55“ и свързаните с него политически инициативи. Регулаторната пригодност се постига чрез определяне на необходимите минимални изисквания за публичните органи и участниците на пазара. Съответните по-високи разходи за публичните органи за подпомагане на разгръщането на инфраструктурата, по-специално в частите от транспортната мрежа, където търсенето е ниско, трябва да се разглеждат на фона на значително нарасналото търсене от страна на потребителите и широкомащабните възможности за пазарен растеж. Прегледът на политиките в рамките на пакета от мерки „Подготвени за цел 55“ ще позволи навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии и обслужването на плавателни съдове, оборудвани за брегово електрозахранване. В оценката на въздействието е предоставен подробен анализ на разходите и ползите, включително обобщение в приложение 3.

Въпреки че прегледът увеличава общата амбиция на политиката, той включва и някои важни аспекти на опростяването. Това опростяване засяга най-вече операторите на зарядни точки и доставчиците на услуги за мобилност. Определянето на ясни и общи минимални изисквания ще опрости тяхната икономическа дейност, тъй като те ще бъдат изправени пред сходни минимални изисквания във всички държави членки. Тези изисквания ще опростят използването на инфраструктурата от частни и корпоративни потребители (пред които понастоящем стоят множество подходи на използване) и ще дадат възможност за по-добри иновации в областта на бизнес услугите. Доверието на потребителите в стабилността на общоевропейската мрежа от инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво ще се увеличи, което ще подпомогне общата рентабилност на зарядните точки и точките за презареждане и ще подпомогне постигането на стабилна икономическа обстановка. Всички участници на пазара и групи потребители ще се възползват от по-ниските разходи за информация, а в случая с участниците на пазара — от по-ниските разходи за привеждане в съответствие в средносрочен план, тъй като изискванията за осигуряване на инфраструктура съгласно регламента ще бъдат по-добре хармонизирани. Публичните органи могат също така да се възползват от една съгласувана рамка за целия ЕС, която ще опрости координацията с публичните и частните участници на пазара.

Оценката на въздействието не установи области, в които планираните разпоредби на настоящата инициатива биха довели до значителни и непропорционални разходи за МСП в сравнение с всички предприятия. Тази инициатива създава дългосрочна пазарна сигурност за инвестициите в инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и полага основите за развитието на екосистема за данни със свободен достъп, която предприятията могат да използват за разработване на нови пазарни услуги, които ще бъдат от полза за иновативните МСП. Като цяло инициативата има положително въздействие върху конкурентоспособността на предприятията, които инсталират и експлоатират инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както и върху конкурентоспособността на самия автомобилен сектор. Това се дължи на факта, че осигуряването на достатъчна

инфраструктура оказва въздействие върху навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии, което е ключов аспект от бъдещата конкурентоспособност на автомобилния сектор, както е обяснено подробно в оценката на въздействието, залегнала в основата на предложението за преразглеждане на стандартите за емисиите на CO_2 за леките автомобили и микробусите.[38].

3.6. Основни права

Предложението няма отражение върху основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Европейския съюз.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

5.1. Планове за изпълнение и мерки за мониторинг, оценка и докладване

Изпълнението на преразгледания регламент ще бъде наблюдавано, като се използват показатели за физическото разгръщане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в ЕС. За проследяване на разгръщането ще се използват утвърдени инструменти за мониторинг.

Държавите членки ще трябва да приемат преразгледана национална политическа рамка за развитие на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщане на съответната инфраструктура съгласно предложените засилени разпоредби. Това ще даде възможност на държавите членки да докладват на Комисията относно изпълнението по съгласуван и последователен начин. Предоставянето на данни на националните и на общите точки за достъп на държавите членки ще следва общоприети стандарти за качество на данните.[39]. Освен това Европейската обсерватория за алтернативни горива ще бъде модернизирана и ще продължи да събира и редовно да актуализира навлизането на превозните средства и разгръщането на инфраструктурата във всички държави членки[40]. Комисията ще продължи да работи заедно със своята експертна група, Форума за устойчив транспорт (и специализираните подгрупи), за да наблюдава развитието на пазара и да набелязва свързаните с него потребности на политиката.

Пълният преглед на регламента е предвиден за края на 2026 г., за да се установят евентуални недостатъци и да се определят бъдещите нужди от законодателни действия в областта на нововъзникващите технологии. За преглед на оперативните цели, показателите и източниците на данни вж. приложение 9 към работния документ на службите на Комисията относно оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива.

---

38 SWD(2021) 614, Оценка на въздействието, придружаваща предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно укрепването на стандартите за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с повишената амбиция на Съюза в областта на климата.

39 Изборът за разработването на ИТ и възлагането на обществени поръчки ще подлежи на предварително одобрение от Съвета по информационни технологии и киберсигурност на Европейската комисия.

40 www.eafo.eu.

5.2. Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението

С настоящото предложение се създава нов регламент за отмяна на действащата Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. Структурата на новия регламент е следната:

– В член 1 се определя предметът на регламента, като се правят конкретни, но не и съществени промени в предмета на действащата директива.

– В член 2 се съдържа списък с определения, който се основава на списъка с определения в действащата директива, като определенията се разширяват по необходимост и целесъобразност с оглед на цялостните промени в обхвата и разпоредбите на новия регламент.

– В членове 3—12 се съдържат разпоредби за разгръщането на определена инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на лекотоварни и тежкотоварни пътни превозни средства, плавателни съдове и въздухоплавателни средства.

– В членове 3 и 4 се съдържат разпоредби за държавите членки за гарантиране на минимално покритие на публично достъпни зарядни точки, предназначени за леко- и тежкотоварни пътни превозни средства на тяхната територия, включително по основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

– В член 5 се предвиждат допълнителни разпоредби за гарантиране на удобството за ползване на инфраструктурата за зареждане с електроенергия. Това включва разпоредби относно възможностите за плащане, прозрачността на цените и информацията за потребителите, недискриминационни практики, интелигентно зареждане и правила за указването със знаци на подаването на електроенергия до зарядни точки.

– В член 6 се съдържат разпоредби, съгласно които държавите членки трябва да осигурят минимално покритие на публично достъпни точки за презареждане с водород, предназначени за тежкотоварни и лекотоварни превозни средства, в основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

– В член 7 се предвиждат допълнителни разпоредби за гарантиране на удобството за ползване на инфраструктурата за презареждане с водород, включително чрез минимални изисквания относно възможностите за плащане, прозрачността на цените и избора на договори.

– В член 8 се съдържат разпоредби, съгласно които държавите членки трябва да осигурят до 1 януари 2025 г. минимален обхват на публично достъпните точки за презареждане с втечнен природен газ за тежкотоварни превозни средства в основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

– В членове 9 и 10 се определят разпоредби за държавите членки, за да се гарантира инсталирането на минимално брегово електрозахранване за някои морски кораби в морските пристанища и за плавателните съдове по вътрешните водни пътища. В тези членове също така се определят по-подробно критериите за освобождаване на някои пристанища, както и изисквания за гарантиране на минимално брегово електрозахранване.

– В член 11 от държавите членки се изисква да осигурят подходящ брой точки за презареждане с ВПГ в морските пристанища по трансевропейската транспортна мрежа и да определят съответните пристанища чрез своите национални рамки за политиката.

– Член 12 се отнася до минималните разпоредби за електрозахранване на всички спрели въздухоплавателни средства на летищата от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.

– В член 13 се преформулират разпоредбите за националните рамки за политиката на държавите членки. В него се предвижда цикличен процес между държавите членки и Комисията за разработване на кратки планове за разгръщане на инфраструктура и постигане на целите, определени в регламента. Включени са и нови разпоредби за формулиране на стратегия за внедряване на алтернативни горива в други видове транспорт заедно с ключови секторни и регионални/местни заинтересовани страни. Това ще се прилага в случаи, за които регламентът не определя задължителни изисквания, но които налагат съобразяване с нововъзникващи нужди на политиката, свързани с разработването на технологии за алтернативни горива.

– В членове 14, 15 и 16 е определен подходът на управление. Това включва задължения за докладване, съответстващи на разпоредбите за държавите членки относно националните рамки за политиката и националните доклади за напредъка в рамките на процес на взаимодействие с Комисията. Определят се и изисквания към Комисията да докладва относно националните рамки за политиката и докладите за напредъка на държавите членки.

– Член 17 обхваща изискванията за предоставяне на информация на ползвателите под формата на етикети за гориво и изисквания за информация за сравняване на цените на горивата.

– В член 18 се определят изисквания за предоставяне на данни за операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки или точки за презареждане с гориво относно разполагаемостта и достъпността на някои видове статични и динамични данни, включително създаването на организация за регистрация на идентификационни данни за издаване на идентификационни кодове. С този член на Комисията се предоставя и правомощието да приема допълнителни делегирани актове за уточняване на допълнителни елементи, ако е необходимо.

– В член 19 се определят разпоредби за общи технически спецификации, които допълват съществуващите общи технически спецификации с набор от нови области, за които Комисията ще има право да приема нови делегирани актове. При необходимост тези спецификации ще се основават на стандартите, разработени от европейските организации по стандартизация.

– Член 20 се отнася до използването на делегиране, що се отнася до разпоредбите относно предоставянето на данни и общите технически спецификации.

– Член 21 се отнася до продължаването на процедурата на комитет съгласно новия регламент.

– В членове 22, 23 и 24 се определят условията за преразглеждане и влизане в сила на настоящия регламент.

Предложението включва приложения:

– Приложение I съдържа подробни разпоредби относно националното докладване от страна на държавите членки, като се гарантира последователно и съпоставимо докладване в подкрепа на прилагането на настоящия регламент.

– Приложение II се отнася до списъка с областите, в които се прилагат общите технически спецификации съгласно настоящия регламент или които ще трябва да бъдат приети съгласно настоящия регламент чрез делегирани актове в области, в които новите технологични разработки изискват определянето на общи технически спецификации.

– В приложение III се определят изискванията за държавите членки, които ще категоризират своите доклади относно внедряването на електрически превозни средства и разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия.

– Приложение IV съдържа таблицата за съответствие.

2021/0223 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[1],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[2],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) С Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[3] е определена рамка за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. В съобщението на Комисията относно прилагането на тази директива[4] се посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в рамките на Съюза и липсата на оперативна съвместимост и удобство за ползване. Отбелязва се, че липсата на ясна обща методика за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки за политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, е довела до ситуация, при която равнището на амбиция при определянето на цели и политиките за подкрепа се различава значително в отделните държави членки.

(2) В различни инструменти на Съюза вече бяха определени цели за възобновяемите горива. Директива 2018/2001/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[5], например, определи цел от 14 % на пазарния дял на използваните в транспортния сектор горива от възобновяеми енергийни източници.

---

1 ОВ C , , стр. .

2 ОВ C , , стр. .

3 Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

4 COM(2020)789 final.

5 Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

(3) С Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета[6] и Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета[7] вече са определени стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, както и от някои тежкотоварни превозни средства. Тези инструменти следва да ускорят навлизането по-специално на превозни средства с нулеви емисии, като по този начин ще създадат търсене на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

(4) С инициативите ReFuelEU Aviation[8] и FuelEU Maritime[9] следва да се засилят производството и навлизането на устойчиви алтернативни горива във въздушния и в морския транспорт. Въпреки че изискванията за използването на горива, що се отнася до устойчивите авиационни, горива могат да разчитат до голяма степен на съществуващата инфраструктура за презареждане с гориво, са необходими инвестиции за електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства. Инициативата FuelEU Maritime определя изисквания, по-специално за брегового електрозахранване, които могат да бъдат изпълнени само ако пристанищата по трансевропейската транспортна мрежа разполагат в достатъчна степен с внедрени електрозахранващи уредби, намиращи се на брега. Тези инициативи обаче не съдържат разпоредби относно необходимата инфраструктура за горива, която е предпоставка за постигането на целите.

(5) Поради това всички видове транспорт следва да бъдат обхванати от един инструмент, в който следва да бъдат взети предвид различни алтернативни горива. Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии е на различни етапи на развитие при различните видове транспорт. По-специално в сектора на автомобилния транспорт се наблюдава бързо навлизане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. На разположение на пазарите са и пътни превозни средства с водородни горивни елементи. Освен това по-малките плавателни съдове, задвижвани с водород или с акумулатори, и влаковете с водородни горивни елементи понастоящем се внедряват в различни проекти и в първоначални търговски сделки, като през следващите години се очаква цялостна търговска реализация. От друга страна, секторите на въздухоплаването и водния транспорт продължават да зависят от течните и газовите горива, тъй като се очаква решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии да навлязат на пазара едва около 2030 г., а дори още по-късно за сектора на въздухоплаването, и пълната пазарна реализация отнема време. Използването на изкопаеми газови или течни горива е възможно само ако следва недвусмислен път на декарбонизация, което е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност по отношение на климата в Съюза и изисква все по-голямо смесване или замяна с

---

6 Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

7 Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

възобновяеми горива, като например биометан, биогорива от ново поколение или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газоови и течни горива.

(6) Тези биогорива и синтетичните горива, заместващи дизеловото гориво, бензина и горивото за реактивни двигатели, могат да бъдат произведени от различни суровини и да бъдат смесвани с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. Те подлежат на техническа употреба с малки адаптации при съвременните технологии за превозни средства. Възобновяемият метанол може да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива при снабдяването на транспорта с енергия. Всички тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура или, при необходимост, с инфраструктура от същия тип.

(7) ВПГ вероятно ще продължи да играе роля в морския транспорт, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. В съобщението относно стратегията за интелигентна и устойчива мобилност се посочва, че корабите с нулеви емисии, плаващи по море, ще бъдат готови за пазара до 2030 г. Преобразуването на флота следва да се извършва постепенно поради дългия срок за експлоатация на корабите. За разлика от морския транспорт при транспорта по вътрешните водни пътища, където плавателните съдове обикновено са по-малки, а разстоянията по-къси, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като например водород и електроенергия, следва да навлязат на пазарите по-бързо. Очаква се ВПГ да престане да играе съществена роля в този сектор. Трябва да се засили декарбонизацията при транспортните горива като ВПГ, например чрез смесване/заместване с втечнен биометан или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газови горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ). Тези декарбонизирани горива могат да се използват в същата инфраструктура като газообразните изкопаеми горива, като по този начин се дава възможност за постепенно преминаване към декарбонизирани горива.

(8) В сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт камионите с ВПГ са напълно утвърдени. От една страна, общите сценарии, залегнали в основата на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и Плана за постигане на целите в областта на климата, както и преразгледаните сценарии за моделиране на пакета „Подготвени за цел 55“ предполагат до известна степен ограничена роля на газовите горива, чиято декарбонизация в тежкотоварния автомобилен транспорт се засилва, по-специално в сегмента на превоза на дълги разстояния. Освен това се очаква превозните средства с ВПГ и СПГ, за които вече е налице достатъчна инфраструктурна мрежа в Съюза, постепенно да бъдат заменени от приводи с нулеви емисии, поради което се счита, че е необходима само ограничена целева политика за разгръщане на инфраструктура за ВПГ, която може да доставя и декарбонизирани горива, за да се запълни оставащият недостиг по основните мрежи.

(9) Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства в рамките на Съюза е неравномерно. По-нататъшно неравномерно разпространение би застрашило навлизането на тези превозни средства, като ще ограничи свързаността в Съюза. Продължаващите различия в амбициите и подходите в

политиката на национално равнище няма да създадат дългосрочната сигурност, необходима за значителни пазарни инвестиции. Поради това задължителните минимални цели за държавите членки на национално равнище следва да предоставят насоки за политиката и да допълнят националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира целите относно националния автомобилен парк и целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа. Целите относно националния автомобилен парк, следва да гарантират, че навлизането на превозни средства във всяка държава членка е съчетано с разгръщането на достатъчна публично достъпна инфраструктура за зареждане. Целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантират пълно покритие с електрически зарядни точки на основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да осигурят лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз.

(10) Целите относно националния автомобилен парк следва да се определят въз основа на общия брой регистрирани електрически превозни средства в съответната държава членка при спазване на обща методика, която отчита технологичното развитие, като например увеличения пробег на електрическите превозни средства или нарастващото навлизане на пазара на зарядни точки за бързо зареждане, които поотделно могат да зареждат с електроенергия по-голям брой превозни средства в сравнение с нормалните зарядни точки. Методиката трябва да взема предвид и различните модели на зареждане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Методиката, определяща целите относно националния автомобилен парк въз основа на общата максимална изходна мощност на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия, следва да позволява гъвкавост за прилагането на различни технологии за зареждане с електроенергия в държавите членки.

(11) Прилагането в държавите членки следва да гарантира, че са инсталирани достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки, по-специално в станциите на обществения транспорт, като например пристанищни пътнически терминали, летища или железопътни гари. Следва също така да се разгърне достатъчен брой публично достъпни зарядни точки за бързо зареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, за да се увеличи удобството за потребителите, по-специално в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, за да се гарантира пълна трансгранична свързаност и да се даде възможност на електрическите превозни средства да се движат в целия Съюз.

(12) Собствениците на електрически превозни средства следва да започнат да използват в голяма степен зарядни точки в собствени помещения или на колективни паркинги в жилищни и нежилищни сгради. Въпреки че разгръщането на инфраструктура за полагане на кабели и разполагането на зарядни точки в тези сгради се регулира от Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[10], държавите членки следва да вземат предвид наличието на такава частна инфраструктура, когато планират разполагането на публично достъпни зарядни точки.

[10] Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 13).

(13) Тежкотоварните електрически превозни средства се нуждаят от изцяло различна инфраструктура за зареждане с електроенергия в сравнение с лекотоварните превозни средства. Понастоящем в Съюза почти липсва публично достъпна инфраструктура за тежкотоварни електрически превозни средства. Комбинираният подход към целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа, целите за инфраструктура за нощно зареждане и целите, свързани с градските възли, следва да гарантира, че в целия Съюз е установено достатъчно покритие на публично достъпна инфраструктура за електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очакваното навлизане на пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии.

(14) По трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени и достатъчно на брой публично достъпни бързи зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, за да се гарантира пълна свързаност в Съюза. Тази инфраструктура следва да разполага с достатъчна мощност, за да позволи зареждането с електроенергия на превозното средство в рамките на регламентираното време за почивка на водача. В допълнение към бързите зарядни точки по мрежата тежкотоварните превозни средства следва да могат да използват публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по основната транспортна мрежа и за нощно зареждане, по-специално в подкрепа на електрификацията на сектора на превозите на дълги разстояния.

(15) Инфраструктурата за зареждане с електроенергия по трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде допълнена с публично достъпна инфраструктура за бързо зареждане в градските възли. По-специално тази инфраструктура е необходима за осигуряване на възможности за зареждане за камионите за доставка, както и за зареждане на мястото на местоназначение за товарните автомобили, извършващи превози на дълги разстояния, а с оглед на целта, свързана с националния автомобилен парк, следва да бъдат осигурени зарядни точки за лекотоварните превозни средства и в градските зони.

(16) Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия е еднакво важно и за частните обекти, като например в частни депа и логистични центрове, за да се осигури зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Публичните органи следва да предприемат мерки в контекста на установяването на своите преразгледани национални рамки за политиката, за да се гарантира, че е осигурена подходяща инфраструктура за зареждане през нощта и на мястото на местоназначение.

(17) Публично достъпните зарядни точки или точки за презареждане с гориво включват например частно притежавани зарядни точки или точки за презареждане с гориво, които са обществено достъпни и се намират в публични или частни имоти, като например обществени паркинги или паркинги на супермаркети. Зарядна точка или точка за презареждане с гориво, разположена в обществено достъпен частен имот, следва да се счита за публично достъпна и в случаите, когато достъпът е ограничен до определена обща група ползватели, например клиенти. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво за схемите за споделено ползване на автомобили следва да се считат за публично достъпни само ако достъпът до тях е изрично разрешен за ползватели от трети страни. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво, разположени в частни имоти, достъпът до които е ограничен до определен кръг лица, като например паркинги в административни сгради, до които имат достъп само

служители или упълномощени лица, не следва да се считат за публично достъпни зарядни точки или точки за презареждане с гориво.

(18) Зарядна станция е единната физическа инсталация за зареждане на електрически превозни средства. Всяка станция има теоретична максимална изходна мощност, изразена в kW. Всяка станция има най-малко една зарядна точка, която може да обслужва едновременно само по едно превозно средство. Броят на зарядните точки в дадена зарядна станция определя броя на превозните средства, които могат да бъдат зареждани с електроенергия в тази станция във всеки един момент. Когато в даден момент в зарядната станция се зареждат повече от едно превозни средства, максималната изходна мощност се разпределя за различните зарядни точки, така че мощността, осигурена във всяка отделна зарядна точка, да е по-малка от изходната мощност на тази станция. Зарядният център се състои от една или повече зарядни станции на определено място, като може да включва и намиращите се в непосредствена близост специални паркинги. За целите, определени в настоящия регламент по отношение на зарядните центрове, минималната изходна мощност, необходима за тези зарядни центрове, може да бъде осигурена от една или повече станции за зареждане с електроенергия.

(19) Възможността за разработване на усъвършенствани цифрови услуги, включително платежни решения, основани на договори, и за гарантиране на прозрачна информация за ползвателите чрез цифрови средства зависи от внедряването на цифрово свързани и интелигентни зарядни точки, които спомагат за създаването на цифрово свързана и оперативно съвместима инфраструктура.[11]. Интелигентните зарядни точки следва да включват набор от физически характеристики и технически спецификации (апаратна част и програмно осигуряване), необходими за изпращане и получаване на данни в реално време, което прави възможен потока от информация между участниците на пазара, зависещи от тези данни, за да се развие напълно опитът по отношение на зареждането с електроенергия, а именно операторите на зарядни точки, доставчиците на услуги за мобилност, платформите за е-роуминг, операторите на разпределителни системи и в крайна сметка крайните потребители.

(20) Интелигентните измервателни системи, определени в Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета[12], дават възможност за предоставяне на данни в реално време, което е необходимо, за да се гарантира стабилността на електроенергийната мрежа и да се насърчи рационалното използване на услугите за зареждане. Като предоставят измерване на консумацията на енергия в реално време и точна и прозрачна информация относно разходите, и в комбинация с интелигентните зарядни точки, измервателните системи насърчават зареждането с електроенергия в часовете на ниско общо потребление и ниски цени на електроенергията. Използването на интелигентни измервателни системи в комбинация с интелигентни зарядни точки може да оптимизира зареждането, което е от полза за електроенергийната система и за крайния потребител. Държавите членки следва да насърчат използването на интелигентни измервателни системи за зареждане на електрически превозни средства на публично достъпни зарядни станции, когато това е технически

[11] В съответствие с принципите, определени в Европейската рамка за оперативна съвместимост — стратегия за прилагане, COM/2017/0134 final.

[12] Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125).

осъществимо и икономически обосновано, и да гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/444.

(21) Нарастването на броя на електрическите превозни средства в автомобилния, железопътния, морския и други видове транспорт ще изисква операциите по зареждане да бъдат оптимизирани и управлявани по начин, който не води до претоварване и позволява напълно да се извлече полза от разполагаемостта на електроенергия от възобновяеми източници и ниските цени на електроенергията в системата. Интелигентното зареждане с електроенергия по-специално може допълнително да улесни интегрирането на електрическите превозни средства в електроенергийната система, тъй като то дава възможност за оптимизация на потреблението чрез агрегиране и въз основа на цените. Интегрирането на системата може да бъде допълнително улеснено чрез двупосочно зареждане (подаване от превозните средства към електрическата мрежа). Поради това интелигентното зареждане следва да получи подкрепа от гледна точка на всички нормални зарядни точки, в които превозните средства обикновено биват паркирани за по-дълго време.

(22) Развитието на инфраструктурата за електрически превозни средства, взаимодействието на тази инфраструктура с електроенергийната система и правата и отговорностите, възложени на различните участници на пазара на електрическа мобилност, трябва да бъдат в съответствие с принципите, установени съгласно Директива (ЕС) 2019/944. В този смисъл операторите на разпределителни системи следва да си сътрудничат на недискриминационен принцип с всяко лице, което създава или експлоатира публично достъпни зарядни точки, а държавите членки следва да гарантират, че подаването на електроенергия за дадена зарядна точка може да бъде предмет на договор с доставчик, различен от субекта, подаващ електроенергия на домакинството или в помещенията, в които се намира зарядната точка. Достъпът на доставчиците на електроенергия в Съюза до зарядните точки следва да не засяга дерогациите по член 66 от Директива (ЕС) 2019/944.

(23) Създаването и експлоатацията на зарядни точки за електрически превозни средства следва да се развие като конкурентен пазар с открит достъп за всички страни, заинтересовани от разгръщането или експлоатацията на зарядната инфраструктура. С оглед на ограничените алтернативни местоположения по магистралите съществуващите концесии за магистрали, като например за конвенционални станции за презареждане с гориво или зони за почивка, будят особена загриженост, тъй като те могат да продължат за много дълъг период от време и понякога изобщо нямат определена крайна дата. Държавите членки следва да се стремят, доколкото е възможно и в съответствие с Директива (ЕС) 2014/23 на Европейския парламент и на Съвета[13], да възлагат на конкурентна основа нови концесии, специално за станции за зареждане с електроенергия във или в близост до съществуващи зони за почивка по магистралите, за да се ограничат разходите за разгръщане и да се даде възможност за навлизане на нови участници на пазара.

(24) Прозрачността на цените е от решаващо значение, за да се гарантират безпроблемно и лесно зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативни горива, следва да

[13] Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).

получават точна ценова информация преди началото на услугата по зареждане с електроенергия или презареждане с гориво. Цената следва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да се даде възможност на крайните ползватели да установят различните елементи, от които тя се формира.

(25) Появяват се нови услуги, по-специално в подкрепа на използването на електрически превозни средства. Субектите, които предлагат такива услуги, като например доставчиците на услуги за мобилност, следва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По-конкретно операторите на зарядни точки не следва да предоставят ненужно преференциално третиране на някого от тези доставчици на услуги, например чрез необосновано диференциране на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по-високи цени за потребителите. Комисията следва да наблюдава развитието на пазара за зареждане с електроенергия. При преразглеждането на регламента Комисията ще предприема действия, когато това се налага от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайните ползватели или стопански практики, които могат да ограничат конкуренцията.

(26) Степента на пазарно навлизане на моторните превозни средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка. Изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород обаче е от съществено значение, за да се даде възможност за широкомащабно навлизане на моторни превозни средства, задвижвани с водород, както е предвидено в стратегията на Комисията за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа[14]. Понастоящем точки за презареждане с водород са разположени в едва няколко държави членки и в по-голямата си част те не са подходящи за тежкотоварни превозни средства, което не позволява движението на превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. Задължителните цели за разполагане на публично достъпни точки за презареждане с водород следва да гарантират, че по основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена достатъчно гъста мрежа от точки за презареждане с водород, така че да бъде възможно безпроблемно пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз.

(27) Превозните средства, задвижвани с водород, следва да могат да презареждат гориво във или около местоназначението си, което обикновено се намира в градска зона. За да се гарантира, че е възможно публично достъпно презареждане с гориво най-малко в основните градски зони, във всички градски възли, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета[15] , следва да се осигурят такива станции за презареждане. В рамките на градските възли публичните органи следва да обмислят разполагането на станциите в мултимодалните товарни центрове, тъй като те са не само типичното местоназначение за тежкотоварните превозни средства, но биха могли да обслужват с водород и други видове транспорт, като например железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

(28) На този ранен етап от разгръщането на пазара все още съществува известна неопределеност по отношение на вида превозни средства, които ще навлязат на

---

14 COM(2020)301 final.

15 Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

пазара, и по отношение на видовете технологии, които ще бъдат широко използвани. Както се посочва в съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за водорода за неутрална по отношение на климата Европа“[16], сегментът на тежкотоварните превозни средства е определен като най-вероятният сегмент, който най-рано ще премине към масово използване на превозни средства, задвижвани с водород. Поради това инфраструктурата за презареждане с водород следва предварително да се съсредоточи върху този сегмент, като същевременно позволи на лекотоварните превозни средства да зареждат гориво в публично достъпни станции за презареждане с водород. За да се гарантира оперативна съвместимост, всички публично достъпни водородни станции следва да предоставят водород в газообразно състояние поне под налягане от 700 at. При изграждането на инфраструктура следва да се вземе предвид и появата на нови технологии, като например течния водород, които позволяват да бъдат обхванати повече тежкотоварни превозни средства и са предпочитаният технологичен избор на някои производители на превозни средства. За тази цел минимален брой станции за презареждане с водород следва да предлагат и течен водород в допълнение към водорода в газообразно състояние под налягане от 700 at.

(29) В Съюза са създадени редица точки за презареждане с ВПГ, които вече осигуряват магистралната линия за движението на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с ВПГ. Основната трансевропейска транспортна мрежа следва да продължи да бъде основата за разгръщането на инфраструктурата за ВПГ и постепенно за втечнен биометан, тъй като тя обхваща основните транспортни потоци и позволява трансгранична свързаност в целия Съюз. В Директива 2014/94/ЕС се препоръчва такива точки за презареждане с гориво да бъдат инсталирани на всеки 400 km по основната трансевропейска транспортна мрежа, но за постигането на тази цел остават определени ограничени пропуски по мрежата. До 2025 г. държавите членки следва да постигнат тази цел и да запълнят оставащите пропуски, след което целта следва да престане да бъде приложима.

(30) Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативно гориво, следва да могат лесно и удобно да плащат във всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, без да е необходимо да сключват договор с оператора на зарядната точка или точката за презареждане или с доставчик на услуги за мобилност. Поради това за зареждане *ad hoc* с електроенергия или презареждане с гориво всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане следва да приемат платежните инструменти, които са широко използвани в Съюза, и по-специално електронни плащания чрез терминалите и устройствата, използвани за платежни услуги. Дори когато в зарядната точка или в точката за презареждане се предлагат плащания по договор, този метод на плащане *ad hoc* следва винаги да бъде на разположение на потребителите.

(31) Транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, включително за хората с увреждания и възрастните хора. По принцип местоположението на всички станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както и самите станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да бъдат проектирани по такъв начин, че да могат да се използват от възможно най-

[16] COM(2020) 301 final.

голяма част от хората, по-конкретно от възрастни хора, лица с намалена подвижност и лица с увреждания. Това следва да включва например осигуряване на достатъчно пространство около паркинга, гарантиране, че зарядната станция не е монтирана на бордюр, че бутоните или екранът на зарядната станция се намират на подходяща височина и теглото на кабелите за зареждане с електроенергия и маркучите за презареждането с гориво е такова, че хората, които са с ограничена сила, могат лесно да боравят с тях. Освен това следва да бъде достъпен и потребителският интерфейс на съответните станции за зареждане. В този смисъл за инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да се прилагат изискванията за достъпност в приложения I и III към Директива (ЕС) 2019/882[17].

(32) Съоръженията за брегово електрозахранване могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия и да допринасят за намаляване на въздействието на корабите, плаващи по море, и плавателните съдове по вътрешните водни пътища върху околната среда. В рамките на инициативата FuelEU Maritime операторите на контейнеровози и пътнически кораби трябва да спазват разпоредбите за намаляване на емисиите при престоя на котвена стоянка. Задължителните цели за разгръщане следва да гарантират, че секторът разполага с достатъчно брегово електрозахранване в морските пристанища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, за да се спазят тези изисквания. Прилагането на целите за всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантира еднакви условия на конкуренция между пристанищата.

(33) Приоритетно брегово електрозахранване следва да се предоставя на контейнеровозите и пътническите кораби, които са категориите кораби с най-голямо количество емисии на кораб на котвена стоянка. За да се вземат предвид характеристиките на потребяваната мощност при престой на котвена стоянка на различните пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанищата, е необходимо да се направи разграничение между изискванията за пътнически кораби, отнасящи се за пътническите кораби ро-ро и високоскоростните пътнически плавателни съдове, и изискванията за другите пътнически кораби.

(34) За тези цели следва да се вземат предвид видът на обслужваните плавателни съдове и съответно обемът на техния трафик. Морските пристанища с малък обем на трафика на определени категории кораби следва да бъдат освободени от задължителните изисквания за съответните категории кораби въз основа на минимално равнище на обема на трафик, за да се избегне инсталирането на капацитет, който няма да бъде оползотворен. По същия начин задължителните цели не следва да са насочени към максимално потребление, а към достатъчно голям обем, за да се избегне неоползотворяване на капацитета и да се вземат предвид експлоатационните характеристики на пристанището. Морският транспорт е важна връзка за сближаването и икономическото развитие на островите в Съюза. Мощностите за производство на енергия на тези острови може да не са достатъчни, за да задоволят електрическите товари с цел осигуряване на брегово електрозахранване. В такъв случай островите следва да бъдат освободени от това изискване, освен ако и докато не бъде осъществено

[17] Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70).

електрическо свързване с континента или има достатъчни мощности от местно производство от екологично чисти енергийни източници.

(35) До 2025 г. следва да бъде изградена основната мрежа от точки за презареждане с ВПГ в морските пристанища. Точките за презареждане с ВПГ включват терминали за ВПГ, резервоари, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове.

(36) Електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства на летищата следва да замени потреблението на течно гориво с по-чист източник на енергия чрез бордови (използване на спомагателен силов агрегат) или наземни съоръжения за електрозахранване. Това следва да намали емисиите на замърсители и шум, да подобри качеството на въздуха и да намали въздействието върху изменението на климата. Поради това за всички транспортно-търговски дейности следва да може да се използва външно електрозахранване, докато въздухоплавателните средства са на контактна или на перонна местостоянка на летищата от трансевропейската транспортна мрежа.

(37) В съответствие с член 3 от Директива 2014/94/ЕС държавите членки установяват национални рамки за политиката, в които са очертани техните планове и краткосрочни цели, за да се гарантира тяхното постигане. Както в оценката на националните рамки за политиката, така и в оценката на Директива 2014/94/ЕС беше подчертана необходимостта от по-амбициозни цели и по-добре координиран подход във всички държави членки с оглед на очакваното ускорено навлизане на превозни средства, използващи алтернативни горива, по-специално на електрически превозни средства. Освен това в отговор на амбициозните цели на Европейския зелен пакт ще са необходими алтернативи на изкопаемите горива във всички видове транспорт. Съществуващите национални рамки за политиката следва да бъдат преразгледани, така че в тях да бъде ясно описан начинът, по който държавите членки ще посрещат много по-голямата нужда от публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, заявена в задължителните цели. Преразгледаните рамки следва да обхващат в еднаква степен всички видове транспорт, включително тези, за които не съществуват задължителни цели по отношение на разгръщането.

(38) Преразгледаните национални рамки за политиката следва да включват подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщане на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно се отчитат нуждите на малките и средните предприятия. Освен това в преразгледаните рамки следва да бъдат описани цялостната национална рамка за планиране, издаване на разрешителни и възлагане на поръчки за такава инфраструктура, както и установените пречки и действията за тяхното премахване, така че да може да се постигне по-бързо разгръщане на инфраструктурата.

(39) Комисията следва да улесни разработването и прилагането на националните рамки за политиката на държавите членки посредством обмен на информация и добри практики между държавите членки.

(40) За да се насърчат алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки за политиката следва да съдържат подробни стратегии за насърчаване на алтернативните горива в сектори, които е

трудно да бъдат декарбонизирани, като например въздухоплаването, морският транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища, както и железопътният транспорт в тези сегменти от мрежата, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално държавите членки следва да разработят ясни стратегии за декарбонизация на транспорта по вътрешните водни пътища по трансевропейската транспортна мрежа в тясно сътрудничество със съответните държави членки. Следва също така да бъдат разработени дългосрочни стратегии за декарбонизация за пристанищата и летищата от трансевропейската транспортна мрежа, по-специално с акцент върху разгръщането на инфраструктура за плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които няма да бъдат електрифицирани. Въз основа на тези стратегии Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед определянето на допълнителни задължителни цели за тези сектори.

(41) Държавите членки следва да използват широк набор от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални рамки за политиката в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят ключова роля в подпомагането на развитието на инфраструктура за алтернативни горива.

(42) Съгласно Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[18] за екологично чисти автобуси с нулеви емисии са запазени минимални национални дялове от обществените поръчки, като екологично чисти автобуси са тези, които използват алтернативни горива, както е определено в член 2, точка 3 от настоящия регламент. Тъй като, за да бъдат постигнати тези цели, все повече органи и оператори от сферата на обществения транспорт преминават към екологично чисти автобуси с нулеви емисии, държавите членки следва да включат целенасоченото насърчаване и развитие на необходимата автобусна инфраструктура като ключов елемент в своите национални рамки за политиката. Държавите членки следва да създадат и поддържат подходящи инструменти за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и за служебни автомобилни паркове, по-специално за екологично чисти автобуси и автобуси с нулеви емисии на местно равнище.

(43) Поради нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства, свързано с увеличаващата се пътна мобилност на гражданите в целия Съюз, е необходимо на ползвателите на превозни средства да се предоставя ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за презареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки на пазара в Съюза. Държавите членки следва да могат да решат да приложат тези информационни мерки и за превозните средства, пуснати на пазара преди 18 ноември 2016 г.

(44) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това ползвателите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо сравнението на единичните цени на някои алтернативни и конвенционални горива, изразено като „цена на горивото за 100 km“, следва да

[18] Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

бъде посочвано с информационна цел във всички станции за презареждане със съответното гориво.

(45) Необходимо е на потребителите да се предоставя достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Поради това държавите членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни. Следва да бъдат определени изисквания относно видовете данни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждането с електроенергия и презареждането с гориво, въз основа на резултатите от действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).

(46) Данните следва да играят основна роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях обуславят общото качество на екосистема на инфраструктура за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на ползвателите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави членки. Ето защо данните следва да се предоставят в съответствие с изискванията, определени в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[19], по отношение на националните звена за достъп.

(47) От изключително голямо значение е всички участници в екосистемата за електромобилност да могат лесно да взаимодействат чрез цифрови средства, за да предоставят най-доброто качество на услугата за крайния ползвател. Това изисква уникални идентификатори на съответните участници във веригата за създаване на стойност. За тази цел държавите членки следва да назначат организация за регистрация на идентификационни данни, която да издава и управлява уникалните идентификационни кодове за идентификация най-малко на операторите на зарядни точки и на доставчиците на услуги за мобилност. Организацията за регистрация на идентификационни данни следва да събира информация за идентификационните кодове за електромобилност, които вече се използват в съответната държава членка; да издава нови кодове за електромобилност, когато е необходимо, на оператори на зарядни точки и доставчици на услуги за мобилност, следвайки съгласувана обща за Съюза логика, по която са форматирани идентификационните кодове за електромобилност; да позволява обмен и проверка на уникалността на тези кодове за електромобилност чрез евентуален бъдещ общ регистър на идентификационните кодове. Комисията следва да издаде технически насоки относно създаването на такава организация в рамките на действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни за зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и за уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).

[19] Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

(48) За морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища са необходими нови стандарти за улесняване и консолидиране на навлизането на пазара на алтернативни горива във връзка с подаването на електроенергия и водород, бункерирането с метанол и амоняк, както и стандарти за обмен на информация между плавателните съдове и инфраструктурата.

(49) Международната морска организация („ММО“) разработва единни и международно признати стандарти за безопасност и екологични стандарти за морския транспорт. Предвид глобалното естество на морския транспорт следва да се избягват противоречията с международните стандарти. Ето защо Съюзът следва да гарантира, че техническите спецификации за морския транспорт, приети съгласно настоящия регламент, съответстват на приетите от ММО международни правила.

(50) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на зарядните точки и точките за презареждане с гориво следва да бъдат уточнени в европейски или международни стандарти. Европейските организации по стандартизация следва да приемат европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета[20]. Тези стандарти следва да се основават на съществуващите международни стандарти или текущата международна дейност по стандартизация, когато е приложимо.

(51) Техническите спецификации, определени в приложение II към Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, остават приложими, както е посочено в тази директива.

(52) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи, по-специално с Форума за устойчив транспорт и с Европейския форум за устойчиво корабоплаване. Такава консултация с експерти е особено важна, когато Комисията възнамерява да приема делегирани актове или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.

(53) Инфраструктурата за алтернативни горива е бързо развиваща се област. Липсата на обща техническа спецификация представлява пречка за създаването на единен пазар на инфраструктура за алтернативни горива. Поради това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС за определяне на технически спецификации за области, в които няма, а са необходими общи технически спецификации. По-специално това следва да включва комуникацията между електрическото превозно средство и зарядната точка, комуникацията между зарядната точка и системата за управление на софтуера за зареждане (сървъра за данни и функционална логика); комуникацията, свързана с услугата за повсеместно зареждане (е-роуминг) на електрически превозни средства, и комуникацията с електроенергийната мрежа. Необходимо е също така да се определят подходящата рамка за управление и ролите на различните участници в екосистемата за комуникация „превозно средство към мрежа“. Освен това трябва да бъдат взети под внимание и нововъзникващите технологични разработки,

[20] Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

като например електрическите пътни системи. Що се отнася до предоставянето на данни, е необходимо да се предвидят допълнителни видове данни и технически спецификации, свързани с формата, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях.

(54) Пазарът на алтернативни горива, и по-специално на горива с нулеви емисии, все още е на ранен етап на развитие, а технологиите напредват бързо. Това вероятно ще засегне търсенето на алтернативни горива и следователно на инфраструктура за алтернативни горива в различните видове транспорт. Поради това Комисията следва да преразгледа настоящия регламент до края на 2026 г., по-специално по отношение на определянето на цели за електрическите зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, както и на цели за инфраструктурата за алтернативни горива за плавателни съдове с нулеви емисии и въздухоплавателни средства във водния транспорт и въздухоплаването

(55) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно насърчаване на широко развитие на пазара на алтернативни горива, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, а поради необходимостта от действие в отговор на търсенето на критичната маса на превозни средства, използващи алтернативни горива, и на ефективни по отношение на разходите разработки от страна на европейската промишленост, както и с цел да се позволи мобилност в рамките на целия Съюз на превозни средства, използващи алтернативни горива, може да бъде по-добре по стигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, заложен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(56) Поради това Директива 2014/94/ЕС следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят задължителни национални цели за разгръщането на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива за пътни превозни средства, плавателни съдове и спрели въздухоплавателни средства в Съюза. С него се установяват общи технически спецификации и изисквания относно информацията за ползвателите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктурата за алтернативни горива.

2. С настоящия регламент се определят правила за националните рамки за политиката, които да бъдат приети от държавите членки, включително за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в области, в които не са определени задължителни цели за целия Съюз, както и за докладването относно разгръщането на такава инфраструктура.

3. С настоящия регламент се създава механизъм за докладване с цел стимулиране на сътрудничеството и се гарантира надеждно проследяване на напредъка. Механизмът включва структуриран, прозрачен, цикличен процес между

Комисията и държавите членки за целите на финализирането на националните рамки за политиката и последващото им прилагане и съответните действия на Комисията.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

(1) „достъпност на данните“ означава възможност данните да бъдат поискани и получени по всяко време в машинночетим формат, както е определено в член 2, точка 5 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/962[21] на Комисията;

(2) „цена *ad hoc*“ означава цената, начислявана на краен ползвател от оператор на зарядна точка или точка за презареждане с гориво, за зареждане с електроенергия *ad hoc* или презареждане с гориво *ad hoc*;

(3) „алтернативни горива“ означава горива или енергийни източници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при енергоснабдяването на транспорта и имат способността да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, в т.ч.:

а) „алтернативни горива за превозни средства с нулеви емисии“:

– електроенергия,

– водород,

– амоняк,

б) „възобновяеми горива“:

– газообразни и твърди горива от биомаса и биогорива, както са определени в член 2, точки 27 и 33 от Директива (ЕС) 2018/2001,

– синтетични и парафинови горива, включително амоняк, произведени с енергия от възобновяеми източници,

в) „алтернативни изкопаеми горива“ за преходен етап:

– природен газ в газообразна форма (сгъстен природен газ — (СПГ) и втечнена форма (втечнен природен газ — (ВПГ),

– втечнен нефтен газ (ВНГ),

– синтетични и парафинови горива, произведени от енергия от невъзобновяеми източници,

(4) „летище от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава летище, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

[21] Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21).

(5) „управляващ летището орган“ съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[22];

(6) „автоматично удостоверяване на автентичността“ означава удостоверяване на автентичността на превозно средство в зарядна точка посредством зарядния съединител или телематиката;

(7) „наличност на данни“ означава наличието на данни в цифров машинночетим формат.

(8) „задвижвано с акумулаторна батерия електрическо превозно средство“ означава електрическо превозно средство, задвижвано само от електродвигател, без вторичен източник на задвижване;

(9) „двупосочно зареждане“ означава операция за интелигентно зареждане с електроенергия, при което преносът на електроенергия може да бъде обърнат, което позволява подаване на електроенергия от акумулаторната батерия към зарядната точка, към която е свързана;

(10) „съединител“ означава физическият интерфейс между зарядната точка и електрическото превозно средство, чрез който се обменя електроенергията;

(11) „търговски въздушен превоз“ означава въздушен превоз съгласно определението в член 3, точка 24 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета[23];

(12) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;

(13) „плащане по договор“ означава плащане за услуга за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво от крайния ползвател на доставчик на услуги за мобилност въз основа на договор между крайния ползвател и доставчика на услуги за мобилност;

(14) „цифрово свързана зарядна точка“ означава зарядна точка, която може да изпраща и получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електроенергийната мрежа и електрическото превозно средство, и която може да бъде наблюдавана и контролирана от разстояние, включително за започване и спиране на зарядната сесия и за измерване на потоците на електроенергията;

(15) „оператор на разпределителна система“ означава оператор съгласно определението в член 2, точка 29 от Директива (ЕС) 2019/944;

(16) „динамични данни“ означава данни, които се променят често или редовно;

(17) „електрическа пътна система“ означава физическа инсталация по пътя, която позволява пренос на електроенергия към електрическо превозно средство, докато превозното средство е в движение;

---

22 Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11.

23 Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

(18) „електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство със задвижване, включващо поне една неперифeрна електрическа машина в качеството на преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник;

(19) „електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства“ означава захранване с електроенергия посредством стандартизиран стационарен или подвижен интерфейс на въздухоплавателното средство, докато е паркирано на контактна или на перонна местостоянка;

(20) „краен ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което купува алтернативно гориво за директно използване в превозно средство;

(21) „е-роуминг“ означава обмен на данни и плащания между оператор на зарядна точка или на точка за презареждане с гориво и доставчика на услуги за мобилност, от които крайният ползвател закупува услуга за зареждане;

(22) „платформа за е-роуминг“ означава платформа за свързване на участници на пазара, по-специално доставчици на услуги за мобилност и оператори на зарядни точки или на точки за презареждане с гориво, с цел подпомагане на услугите между тях, включително услугата е-роуминг;

(23) „европейски стандарт“ означава стандарт съгласно определението в член 2, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;

(24) „товарен терминал“ означава стандарт съгласно определението в член 3, буква т) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(25) „брутен тонаж“ (БТ) означава брутен тонаж съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета[24];

(26) „тежкотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории M2, M3, N2 или N3 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО[25];

(27) „зарядна точка с голяма мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство при изходна мощност над 22 kW;

(28) „високоскоростен пътнически плавателен съд“ означава плавателен съд съгласно определението в глава X, правило 1 от SOLAS 74, и превозващ повече от 12 пътници;

(29) „лекотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории M1 или N1 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

(30) „доставчик на услуги за мобилност“ означава юридическо лице, което предоставя услуги срещу заплащане на краен ползвател, включително продажба на услуга за зареждане;

---

[24] Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

[25] Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

(31) „зарядна точка с нормална мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство при изходна мощност по-малка или равна на 22 kW;

(32) „национална точка за достъп“ означава цифров интерфейс, където се предоставя достъп до статични и динамични данни за повторно използване от страна на ползвателите на данни, както се прилага от държавите членки в съответствие с член 3 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията;

(33) „оператор на зарядна точка“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;

(34) „оператор на точка за презареждане с гориво“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на точка за презареждане с гориво, който предоставя услуга за презареждане с гориво на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;

(35) „пътнически кораб“ означава кораб, превозващ повече от 12 пътници, включително круизни кораби, високоскоростни пътнически кораби и кораби, съоръжени да превозват пътни или железопътни превозни средства, като ги товарят и разтоварват на колела („пътнически кораби ро-ро“);

(36) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ означава електрическо превозно средство, състоящо се от конвенционален двигател с вътрешно горене, комбиниран със система за електрозадвижване, което може да се презарежда от външен източник на електроенергия;

(37) „изходна мощност“ означава теоретичната максимална мощност, изразена в kW, която може да бъде осигурена от зарядна точка, зарядна станция или заряден център или от уредба за брегово електрозахранване на превозно средство или на плавателен съд, свързани към тези зарядна точка, зарядна станция, заряден център или инсталация;

(38) „публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива“ означава инфраструктура за алтернативни горива, разположена на обществено достъпна площадка или в обществено достъпно помещение, независимо дали инфраструктурата за алтернативни горива се намира в имот, публична или частна собственост, дали се прилагат ограничения или условия по отношение на достъпа до площадката или помещението и независимо от приложимите условия за използване на инфраструктурата за алтернативни горива;

(39) „код за бърз отговор“ (код QR) означава кодиране и визуализиране на данни в съответствие с ISO 18004;

(40) „зареждане с електроенергия *ad hoc*“ означава услуга за зареждане с електроенергия, закупувана от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в по-дълготрайни търговски отношения с оператора на съответната зарядна точка извън обхвата на самото закупуване на услугата;

(41) „зарядна точка“ означава стационарен или подвижен интерфейс, който позволява пренос на електроенергия към електрическо превозно средство и въпреки че може да разполага с един или няколко съединителя за да осигурява

възможност за различни типове съединител, е в състояние да зарежда само по едно електрическо превозно средство в даден момент и не включва устройства с мощност по-малка или равна на 3,7 kW, чието основно предназначение не е зареждането на електрически превозни средства.

(42) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за лекотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства предвидили на специфичната конструкция на съединителите/щепселите или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;

(43) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за тежкотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства предвид или на специфичната конструкция на съединителите/щепселите или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;

(44) „заряден център“ означава една или повече зарядни станции на определено място;

(45) „зарядна станция“ означава единна физическа уредба, състояща се от една или повече зарядни точки на определено място;

(46) „услуга за зареждане с електроенергия“ означава продажбата или подаването на електроенергия, в т.ч. съответни услуги, чрез публично достъпна зарядна точка;

(47) „зарядна сесия“ означава целият процес на зареждане с електроенергия на превозно средство в публично достъпна зарядна точка от момента на включване на превозното средство към мрежата до момента на неговото изключване;

(48) „презареждане с гориво на принципа *ad hoc*“ означава услуга за презареждане с гориво, закупена от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в по-дълготрайни търговски отношения с оператора на съответната точка за презареждане с гориво извън обхвата на самото закупуване на услугата;

(49) „точка за презареждане с гориво“ означава съоръжение за презареждане с гориво, предназначено за снабдяване с течно или газообразно алтернативно гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, което е в състояние да презарежда с гориво само по едно превозно средство в даден момент;

(50) „услуга за презареждане с гориво“ означава продажба или снабдяване с течно или газообразно алтернативно гориво чрез публично достъпна точка за презареждане с гориво;

(51) „сесия за презареждане с гориво“ означава целият процес на презареждане с гориво на превозно средство в публично достъпна точка за презареждане с гориво от момента на свързване на превозното средство до момента на преустановяване на свързването му към устройството за презареждане;

(52) „станция за презареждане в гориво“ означава единна физическа инсталация с конкретно местоположение, състояща се от една или повече точки за презареждане с гориво;

(53) „регулаторен орган“ означава регулаторен орган, определен от всяка държава членка съгласно член 57, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/944;

(54) „възобновяема енергия“ означава енергия от възобновяеми неизкопаеми източници съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива (ЕС) 2018/2001;

(55) „пътнически кораб ро-ро“ означава кораб, съоръжен да превозва автомобили или железопътни возила, като ги товари и разтоварва на колела, и превозващ повече от 12 пътници;

(56) „безопасно и сигурно паркиране“ означава зона за паркиране и почивка, както е посочено в член 17, точка 1, буква б), предназначена за нощно паркиране на тежкотоварни превозни средства ;

(57) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб на котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) № 2015/757;

(58) „брегово електрозахранване“ означава подаване на електроенергия от брега, посредством стандартизиран интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища на пристан;

(59) „интелигентно зареждане“ означава операция за зареждане с електроенергия, при която големината на тока, подаван на акумулаторната батерия, се регулира в реално време въз основа на информация, получена чрез електронна комуникация;

(60) „статични данни“ означава данни, които не се променят често или редовно;

(61) „широкообхватна трансевропейска транспортна мрежа“ означава мрежа съгласно определението в член 9 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(62) „основна трансевропейска транспортна мрежа“ означава мрежа съгласно определението в член 38 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(63) „пристанище по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и пристанище по вътрешните водни пътища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава пристанище по вътрешните водни пътища от основната или широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(64) „морско пристанище от основната трансевропейска транспортна мрежа и морско пристанище от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава морско пристанище от основната или широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(65) „оператор на преносна система“ означава оператор на система съгласно определението в член 2, точка 35 от Директива (ЕС) 2019/944;

(66) „градски възел“ означава градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Член 3

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства

1. Държавите членки гарантират, че:

– се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства, отговарящи в достатъчна степен на навлизащите електрически лекотоварни превозни средства;

– на тяхната територия се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства, които осигуряват достатъчна изходна мощност за тези превозни средства.

За тази цел държавите членки гарантират, че в края на всяка година, считано от годината, посочена в член 24, се постигат кумулативно следните цели за изходна мощност:

а) за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 1 kW чрез публично достъпни зарядни станции; и

б) за всяко регистрирано на тяхна територия хибридно лекотоварно превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа е осигурена обща изходна мощност от най-малко 0,66 kW чрез публично достъпни зарядни станции.

2. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпните зарядни точки за лекотоварни превозни средства по пътната мрежа на своята територия. С оглед на това държавите членки гарантират, че:

а) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат предназначени за лекотоварни превозни средства публично достъпни зарядни центрове, отговарящи на следните изисквания:

i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център разполага с изходна мощност най-малко 300 kW и включва поне една зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко 150 kW;

ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център разполага с изходна мощност от най-малко 600 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW;

б) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове, предназначени за лекотоварни превозни средства, отговарящи на следните изисквания:

i) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 300 kW и включва поне една зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко 150 kW;

ii) до 31 декември 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 600 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност от най-малко 150 kW.

3. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в букви а) и б).

Член 4

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства

1. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства на своята територия. С оглед на това държавите членки гарантират, че:

а) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 60 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 1400 kW и включва поне една зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко 350 kW;

ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 3500 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 350 kW;

б) по протежение на широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 100 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

i) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 1400 kW и включва поне една зарядна станция с индивидуална мощност най-малко 350 kW;

ii) до 1 декември 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 3500 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 350 kW;

(в) до 31 декември 2030 г. във всяка безопасна и сигурна зона за паркиране е инсталирана поне една зарядна станция за тежкотоварни превозни средства с изходна мощност най-малко 100 kW;

(г) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко 600 kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW;

(д) до 31 декември 2030 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко 1200 kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW.

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в букви а) и б).

Член 5

Инфраструктура за зареждане с електроенергия

1. Операторите на публично достъпни зарядни станции могат сами да решават да закупуват електроенергия от всеки доставчик от Съюза при наличие на съгласие от страна на доставчика.

2. Операторите на зарядни точки предоставят в управляваните от тях публично достъпни зарядни точки възможност на крайните ползватели за зареждане на принципа *ad hoc* на техните електрически превозни средства, като използват широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За тази цел:

а) операторите на зарядни точки в публично достъпни зарядни станции с изходна мощност под 50 kW, внедрени от датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

i) четци на платежни карти;

ii) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти;

iii) устройства, използващи интернет връзка, с която например може да бъде генериран код QR за случая, който да се използва за извършване на разплащателната операция;

б) операторите на зарядни точки в публично достъпни зарядни станции с изходна мощност по-голяма или равна на50 kW, вече разположени към датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

i) четци на платежни карти;

ii) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти.

От 1 януари 2027 г. нататък операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции с изходна мощност по-голяма или равна на 50 kW отговарят на изискването по буква б).

Изискванията, определени в букви а) и б), не се прилагат за публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

3. Когато операторите на зарядни точки предлагат автоматично удостоверяване на автентичността в управлявана от тях публично достъпна зарядна точка, те

гарантират, че крайните ползватели винаги имат правото да не използват автоматичното удостоверяване на автентичността и могат или да заредят на принципа *ad hoc* превозното си средство, както е предвидено в параграф 3, или да използват друго предлагано във въпросната зарядна точка решение за зареждане по договор. Операторите на зарядни точки посочват на видно място тази възможност и я предлагат по удобен за крайния ползвател начин във всяка управлявана от тях публично достъпна зарядна точка и когато се извършва автоматично удостоверяване на автентичността.

4. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, трябва да бъдат логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни зарядни точки не разглеждат по различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде различаващо се само по пропорционален начин въз основа на обективна обосновка.

5. Операторите на зарядни точки посочват на видно място във всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции цената *ad hoc* и всичките нейни компоненти, за да бъдат информирани крайните ползватели преди започването на зарядна сесия. На видно място се обявяват най-малко следните ценови компоненти, ако е приложимо за зарядната станция:

   – цена на сесия,

   – цена на минута,

   – цена на kWh.

6. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните ползватели, трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на зарядната сесия и конкретно за предстоящата зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на ценовите компоненти, начислявани от оператора на зарядната точка, приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Не се начисляват допълнителни такси за трансгранична услуга е-роуминг.

7. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки са цифрово свързани.

8. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки разполагат с функция за интелигентно зареждане.

9. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че в зоните за паркиране и почивка по пътната трансевропейска транспортна мрежа, където е инсталирана инфраструктура за алтернативни горива, се използват подходящи указателни знаци, за да се даде възможност за лесно установяване на точното местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива.

10. Операторите на публично достъпни зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки за постоянен ток разполагат с монтиран фиксиран кабел за зареждане.

11. Когато операторът на зарядна точка не е собственик на съответната точка, собственикът му предоставя, в съответствие с договореностите между тях, зарядна точка, чиито технически характеристики позволяват на оператора да изпълни задължението по параграфи 1, 3, 7, 8 и 10.

Член 6

Цели относно инфраструктурата за презареждане с водород на пътни превозни средства

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. на тяхната територия е внедрен минималният брой публично достъпни станции за презареждане с водород.

   За целта държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. по основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа на отстояние от най-много 150 km една от друга са разположени публично достъпни станции за презареждане с водород с минимален дебит 2 t/ден, които са оборудвани като минимум с колонка с налягане 700 бара. Течният водород се предоставя в публично достъпни станции за презареждане с гориво, разположени на максимално отстояние 450 km една от друга.

   Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. във всеки градски възел ще бъде разположена най-малко една публично достъпна станция за презареждане с водород. Ще бъде направен анализ на най-доброто местоположение на тези станции за зареждане, в който ще се разглежда по-специално разполагането им в мултимодални центрове, където биха могли да бъдат снабдявани и други видове транспорт.

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не е надвишено максималното отстояние, посочено в параграф 1, втора алинея.

3. Операторът на публично достъпна станция за зареждане или, в случай че операторът не е собственик — собственикът на дадена станция, в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е проектирана така, че да обслужва леко- и тежкотоварни превозни средства. В товарните терминали операторите или собствениците на публично достъпните станции за презареждане с водород гарантират, че в тези станции се предоставя и течен водород.

Член 7

Станции за презареждане с водород

1. От датата, посочена в член 24, всички оператори на управлявани от тях публично достъпни станции за презареждане с водород предоставят възможност на крайните ползватели за презареждане на принципа *ad hoc*, като използват широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За целта

операторите на станции за презареждане с водород гарантират, че всички управлявани от тях станции за презареждане с водород приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

а) четци на платежни карти;

б) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти.

Когато операторът на точката за презареждане с водород не е собственик на дадена точка, собственикът му предоставя, в съответствие с договореностите между тях, точка за презареждане с водород, чиито технически характеристики позволяват на оператора да изпълни задължението, посочено в настоящия параграф.

2. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород, трябва да са логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород не разглеждат различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде различаващо се само въз основа на обективна обосновка.

3. Операторите на точки за презареждане с водород предоставят информация за цените преди началото на сесията за зареждане в станциите за презареждане с гориво, управлявани от тях.

4. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с гориво могат да предоставят на клиентите услуги за презареждане с водород на договорна основа, включително от името и за сметка на други доставчици на услуги за мобилност. Доставчиците на услуги за мобилност начисляват на крайните ползватели цени, които са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на зарядната сесия и конкретно за предстоящата зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на ценовите компоненти, начислявани от оператора на точката за презареждане с водород, приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност.

Член 8

Инфраструктура за ВПГ за пътни превозни средства

Държавите членки осигуряват до 1 януари 2025 г. инсталирането на подходящ брой публично достъпни точки за презареждане с ВПГ поне в рамките на основната трансевропейска транспортна мрежа, за да предоставят възможност на тежкотоварните превозни средства, задвижвани с ВПГ, да се движат в целия Съюз, където има търсене, при условие че разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за околната среда.

Член 9

Цели относно брегового електрозахранване в морските пристанища

1. Държавите членки гарантират, че в морските пристанища е осигурено минималното брегово електрозахранване за плаващи по море контейнеровози и пътнически кораби. За тази цел държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че до 1 януари 2030 г.:

   а) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните три години са приели средно на година над 50 морски контейнеровоза с тонаж над 5000 бруто тона, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият поне 90 % от въпросните електрически товари;

   б) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните три години акостиранията на кораби ро-ро и високоскоростни пътнически кораби с тонаж над 5000 бруто тона са повече от 40 средно на година, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият поне 90 % от въпросните електрически товари;

   в) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните три години акостиранията на пътнически кораби, различни от ро-ро и високоскоростните пътнически кораби с тонаж над 5000 бруто тона са повече от 25 средно на година, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият поне 90 % от въпросните електрически товари.

2. При определянето на броя на акостиранията в пристанищата не се вземат предвид следните акостирания:

   а) акостирания, при които престоят на котвена стоянка е по-кратък от два часа, изчислени въз основа на часовете на заминаване и пристигане, в съответствие с мониторинга, предвиден в член 14 от предложението за регламент COM(2021)562;

   б) акостирания на кораби, използващи технологии с нулеви емисии, както е посочено в приложение III към предложението за регламент COM(2021)562;

   в) непредвидени акостирания от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето.

3. Когато морското пристанище от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа се намира на остров, който не е пряко свързан към електроенергийната мрежа, параграф 1 не се прилага, докато присъединяването на бъде завършено или има достатъчни мощности за местно производство от екологично чисти енергийни източници.

Член 10

Цели относно брегово електрозахранване в пристанищата по вътрешните водни пътища

Държавите членки гарантират, че:

а) до 1 януари 2025 г. във всички вътрешни пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една уредба, осигуряваща брегово електрозахранване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища ;

б) до 1 януари 2030 г. във всички вътрешни пристанища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една уредба, осигуряваща брегово електрозахранване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища.

Член 11

Цели относно снабдяването с ВПГ в морските пристанища

1. Държавите членки осигуряват инсталирането до 1 януари 2025 г. на подходящ брой точки за презареждане с ВПГ във вътрешните пристанища по основната трансевропейска транспортна мрежа по параграф 2, които да позволят движението на морски кораби, по цялата централна трансевропейска транспортна мрежа. Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа.

2. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката основните морски пристанища по трансевропейската транспортна мрежа, където ще се предоставя достъп до точки за презареждане с ВПГ по параграф 1, като отчитат също така реалните потребности и развитието на пазара.

Член 12

Цели за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства

1. Държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа осигуряват доставките на електроенергия за спрели въздухоплавателни средства:

а) до 1 януари 2025 г. — на всички контактни местостоянки, използвани за търговски въздушен превоз;

б) до 1 януари 2030 г. — на всички перонни местостоянки, използвани за търговски въздушен превоз.

2. Най-късно от 1 януари 2030 г. държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, подавана съгласно параграф 1, идва от електроенергийната мрежа или е произведена на място като енергия от възобновяеми източници.

Член 13

Национални рамки на политиката

1. До 1 януари 2024 г. всяка държава членка изготвя и изпраща на Комисията проект на национална рамка на политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.

   Националната рамка за политиката трябва да съдържа най-малко следните елементи:

   а) оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор, както и на развитието на инфраструктура за алтернативни горива, като се отчитат интермодалният достъп до инфраструктура за алтернативни горива и, когато е приложимо, нейната трансгранична непрекъснатост;

   б) национални краткосрочни и дългосрочни цели съгласно членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, за които в настоящия регламент са определени задължителни национални цели;

   в) национални краткосрочни и дългосрочни цели за разгръщането на посочената в букви л), м), н), о) и п) от настоящия параграф инфраструктура за алтернативни горива, за които в настоящия регламент не са определени задължителни цели;

   г) политики и мерки, необходими за да се гарантира постигането на задължителните краткосрочни и дългосрочни цели, посочени в букви б) и в) от настоящия параграф;

   д) мерки за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за затворени автомобилни паркове, по-специално на станции за зареждане с електроенергия и за презареждане с водород за публични транспортни услуги и на електрически зарядни станции за споделено ползване на автомобили;

   е) мерки за насърчаване и улесняване на разполагането на станции за зареждане с електроенергия на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства в частни обекти, които не са публично достъпни;

   ж) мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива в градски възли, по-специално по отношение на публично достъпните зарядни точки;

   з) мерки за насърчаване на достатъчен брой публично достъпни зарядни точки с голяма мощност;

   и) мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на зарядни точки, включително географското разпределение на двупосочни зарядни точки, допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система;

й) мерки, които да гарантират, че публично достъпните зарядни точки и точките за презареждане с гориво са достъпни за възрастни хора, лица с намалена подвижност и с увреждания, което трябва да е в съответствие с изискванията за достъпност от приложения I и III към Директива 2019/882;

к) мерки за премахване на евентуални пречки по отношение на планирането, издаването на разрешителни и възлагането на поръчки за инфраструктура за алтернативни горива;

л) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, различна от инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства, по-специално инфраструктура за презареждане с водород и електроенергия на въздухоплавателни средства;

м) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, по-специално за електроенергия и водород, за пристанищни услуги съгласно определението в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета[26];

н) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, различна от инфраструктурата за ВПГ и брегового електрозахранване, предназначена за плавателни съдове по море, по-специално инфраструктура за водород, амоняк и електроенергия;

о) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за транспорта по вътрешните водни пътища, по-специално инфраструктура за водород и електроенергия;

п) план за разгръщане, включващ цели, основни етапи и нужното финансиране за влакове, задвижвани с водород или акумулаторни батерии, в сегменти от мрежата, които няма да бъдат електрифицирани.

2. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия, включително на тези, за които са налични ограничени алтернативи на изкопаемите горива.

3. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени, по целесъобразност, интересите на регионалните и местните органи, по-специално по отношение на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво за обществения транспорт, както и интересите на съответните заинтересовани страни.

4. При необходимост държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. По-специално държавите членки си сътрудничат по стратегиите за използване на алтернативни горива и разгръщане на съответната инфраструктура във водния транспорт. Комисията подпомага държавите членки в процеса на сътрудничество.

[26] Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

5. Мерките за подкрепа на инфраструктурата за алтернативни горива са в съответствие с приложимите правила за държавна помощ от ДФЕС.

6. Всяка държава членка предоставя на разположение на обществеността своя проект за национална рамка за политиката и гарантира, че обществеността разполага със своевременни и ефективни възможности за участие в изготвянето на проекта за национална рамка за политиката.

7. Комисията оценява проектите на националните рамки за политиката и може да отправя препоръки към дадена държава членка не по-късно от шест месеца след представянето на проектите за национални рамки за политиката, посочени в параграф 1. В тези препоръки може да се посочва по-специално:

   а) равнището на амбиция на краткосрочните и дългосрочните цели с оглед на изпълнението на задълженията, посочени в членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12;

   б) политиките и мерките, свързани с краткосрочните и дългосрочните цели на държавите членки.

8. Всяка държава членка взема надлежно предвид всички препоръки на Комисията в своята национална рамка за политиката. Ако съответната държава членка не вземе мерки във връзка с препоръка или със съществена част от нея, тази държава членка предоставя писмено обяснение на Комисията.

9. До 1 януари 2025 г. всяка държава членка уведомява Комисията относно своята окончателна национална рамка за политиката.

Член 14

Докладване

1. Всяка държава членка представя на Комисията първия самостоятелен доклад относно напредъка по изпълнението на националната си рамка за политиката до 1 януари 2027 г. и на всеки две години след това.

2. Докладите относно напредъка обхващат информацията, посочена в приложение I, и включват, когато е възможно, съответната обосновка относно степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 13.

3. Най-късно до 30 юни 2024 г. и периодично на всеки три години след това регулаторният орган на държавите членки оценява как чрез разполагането и експлоатацията на зарядни точки би могло да стане възможно електрическите превозни средства допълнително да допринесат за гъвкавостта на енергийната система, включително тяхното участие в балансиращия пазар, както и по отношение на по-нататъшното усвояване на електроенергия от възобновяеми източници. При тази оценка се вземат предвид всички видове зарядни точки, независимо дали са публични или частни, и се дават препоръки по отношение на типа, съпътстващата технология и географското разпределение, за да се улеснят възможностите на ползвателите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. Оценката се оповестява. Въз основа на резултатите от оценката, ако е необходимо, държавите членки предприемат подходящи мерки за разполагането на допълнителни зарядни точки и ги включват в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1. Оценката и мерките

се вземат предвид от операторите на системи в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944.

4. Въз основа на данните, предоставени от операторите на преносни системи и операторите на разпределителни системи, регулаторният орган на държавите членки оценява най-късно до 1 30 юни 2024 г. и периодично на всеки три години след това потенциалния принос на двупосочното зареждане за навлизането на електроенергия от възобновяеми източници в електроенергийната система. Тази оценка се оповестява публично. Въз основа на резултатите от оценката държавите членки предприемат, ако е необходимо, подходящи мерки за коригиране на разполагаемостта и географското разпределение на двупосочни зарядни точки както в обществени, така и в частни зони, и включват тези мерки в докладите за напредъка по параграф 1.

5. Комисията приема насоки и образци относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки за политиката и съдържанието на националните доклади за напредъка, които се предоставят от държавите членки в съответствие с член 13, параграф 1 и шест месеца след датата, посочена в член 24. Комисията може да приема насоки и образци за улесняване на ефективното прилагане в целия Съюз на всички други разпоредби на настоящия регламент.

Член 15

Преглед на националните рамки за политиката и на докладите за напредъка

1. До 1 януари 2026 г. Комисията оценява националните рамки за политиката, нотифицирани от държавите членки съгласно член 13, параграф 9, и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценката на националните рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза, включително оценка на степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 13, параграф 1.

2. Комисията оценява докладите за напредъка, представени от държавите членки съгласно член 14, параграф 1, и по целесъобразност издава препоръки на държавите членки, за да се гарантира постигането на целите и задълженията, определени в настоящия регламент. Следвайки тези препоръки, държавите членки изготвят актуализиран доклад за напредъка в рамките на шест месеца след препоръките на Комисията.

3. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за своята оценка на докладите за напредъка съгласно член 14, параграф 1 една година след представянето на националните доклади за напредъка от държавите членки. Тази оценка съдържа оценка на:

   а) напредъка, постигнат на равнището на държавите членки по отношение на постигането на краткосрочните и дългосрочните цели;

   б) съгласуваността на развитието на равнището на Съюза.

4. Въз основа на националните рамки за политиката и националните доклади за напредъка на държавите членки съгласно член 13, параграф 1 и член 14, параграф 1 Комисията публикува и редовно актуализира информацията

относно националните дългосрочни цели и краткосрочните цели, представени от всяка държава членка по отношение на:

а) броя на публично достъпните зарядни точки и станции, поотделно за зарядните точки за лекотоварни превозни средства и зарядните точки за тежкотоварни превозни средства, и в съответствие с категоризацията, предвидена в приложение III;

б) броя на публично достъпните точки за презареждане с водород;

в) инфраструктурата за брегово електрозахранване в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

г) инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства в летища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

д) броя на точките за презареждане с ВПГ в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

е) броя на публично достъпните точки за презареждане с ВПГ за моторни превозни средства;

ж) броя на публично достъпните точки за зареждане със СПГ за моторни превозни средства;

з) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за други алтернативни горива в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

и) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за други алтернативни горива на летищата от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

й) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за железопътния транспорт.

Член 16

Проследяване на напредъка

1. До 28 февруари на годината след влизането в сила на настоящия регламент и до същата дата всяка година след това държавите членки докладват на Комисията общата агрегирана зарядна изходна мощност, броя на публично достъпните зарядни точки и броя на регистрираните електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, използвани на тяхната територия към 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.

2. Когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от друга информация, с която Комисията разполага, е видно, че съществува риск дадена

държава членка да не постигне националните си цели, посочени в член 3, параграф 1, Комисията може да направи констатация в този смисъл и да поиска от съответната държава членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В срок от три месеца след получаване на констатациите на Комисията съответната държава членка уведомява Комисията за коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1. Коригиращите мерки включват допълнителни действия, които държавата членка трябва да предприеме за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1, и ясен график за действията, които дават възможност за оценка на годишния напредък за постигането на тези цели. Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава членка актуализира своя последен доклад за напредъка, както е посочено в член 14, заедно с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

Член 17

Информация за ползвателите

1. Предоставя се относима, последователна и ясна информация относно превозните средства, които могат редовно да бъдат зареждани с отделните горива, пуснати на пазара, или да бъдат зареждани от зарядни точки. Тази информация се предоставя в ръководствата за моторните превозни средства, в точките за презареждане с гориво и зарядните точки, в моторните превозни средства и при дистрибуторите на моторни превозни средства на територията на държавите членки. Това изискване се прилага за всички моторни превозни средства и за ръководствата за моторни превозни средства, пуснати на пазара след 18 ноември 2016 г.

2. Разпознаването на съвместимостта на превозните средства и инфраструктурата, както и разпознаването на горивата и съвместимостта на превозните средства, посочени в параграф 1, трябва да са в съответствие с техническите спецификации, посочени в точки 9.1 и 9.2 от приложение II. В случай че тези стандарти са представени графично, включително със схема за цветно кодиране, графичното представяне трябва да е опростено и лесно за разбиране и да се поставя по ясно видим начин:

   а) на съответните колонки и техните накрайници във всички точки за зареждане, считано от датата на пускане на горивата на пазара; или

   б) в непосредствена близост до капачките на резервоарите на моторните превозни средства, за които е препоръчано да се използва това гориво и които са съвместими с него, както и в ръководствата за моторните превозни средства, когато тези моторни превозни средства са пуснати на пазара след 18 ноември 2016 г.

3. Когато цените на горивата са посочени в станция за гориво, където е необходимо, и по-специално за природния газ и водорода, с информационна цел се посочват за сравнение съответните цени за единица, като се следва общата методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица, посочена в точка 9.3 от приложение II.

4. Когато европейските стандарти за определяне на техническите спецификации за дадено гориво не включват разпоредби за етикетиране за съответствието с въпросните стандарти, когато разпоредбите за етикетиране не се отнасят до графично представяне, включващо схема за цветно кодиране, или когато разпоредбите за етикетиране не са подходящи за постигане на целите на настоящия регламент, за целите на еднаквото прилагане на параграфи 1 и 2 Комисията може:

   а) да възложи на европейските организации по стандартизация да разработят спецификации за етикетирането на съвместимостта,

   б) да приеме актове за изпълнение, определящи графичното представяне, включително със схема за цветно кодиране, на съвместимостта на горивата за въведените на пазара на Съюза горива, които според оценката на Комисията достигат нивото от 1 % от общия обем на продажбите в повече от една държава членка.

5. Когато се актуализират разпоредбите за етикетиране съгласно стандартите на европейските организации по стандартизация, се приемат актове за изпълнение по отношение на етикетирането или ако, при необходимост, се разработят нови стандарти на европейските организации по стандартизация за алтернативни горива, съответните изисквания за етикетиране се прилагат за всички точки за презареждане с гориво, зарядни точки и моторни превозни средства, регистрирани на територията на държавите членки, 24 месеца след съответното им актуализиране или приемане.

Член 18

Предоставяне на данни

1. Държавите членки назначават организация за регистрация на идентификационни данни. Организацията за регистрация на идентификационни данни издава и управлява уникални идентификационни кодове с цел разпознаване най-малко на операторите на зарядни точки и доставчици на услуги за мобилност най-късно една година след датата, посочена в член 24.

2. Операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво или, в съответствие с договореностите между тях, собствениците на тези точки, гарантират наличността на статични и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, управлявана от тях, и осигуряват безплатен достъп до тези данни чрез националните звена за достъп. Предоставят се следните видове данни:

   а) статични данни за управляваните от операторите публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво:

      i) географско местоположение на зарядната точка или на точката за презареждане с гориво,

      ii) брой на съединителите,

      iii) брой на местата за паркиране за хора с увреждания,

      iv) информация за връзка със собственика и оператора на зарядната станция и станцията за презареждане с гориво.

б) други статични данни за управляваните от тях публично достъпни зарядни точки:

i) идентификационни кодове, най-малко на оператора на зарядната точка и на доставчиците на услуги за мобилност, предлагащи услуги в тази зарядна точка, както е посочено в параграф 1,

ii) вид съединител,

iii) вид ток (~/—),

iv) мощност (kW),

а) динамични данни за всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво:

i) експлоатационно състояние (в експлоатация/повредена)

ii) разполагаемост (използва се/не се използва)

iii) цена *ad hoc*.

3. Държавите членки гарантират достъпността на данните с открит и недискриминационен достъп до тях за всички заинтересовани страни чрез националните си звена за достъп в изпълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.[27].

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за:

а) включване на допълнителни видове данни към посочените в параграф 2;

б) определяне на елементите, свързани с формата, честотата и качеството на предоставяните данни;

в) установяване на подробни процедури, позволяващи предоставянето и обмена на данни, изисквани съгласно параграф 2.

Член 19

Общи технически спецификации

1. Зарядните точки с нормална мощност за електрически превозни средства, с изключение на безконтактните или индукционните модули, разположени или подновени от датата, посочена в член 24, отговарят най-малко на техническите спецификации, определени в точка 1.1 от приложение II.

2. Зарядните точки с голяма мощност за електрически превозни средства, с изключение на безконтактните или индукционните модули, разположени или подновени от датата, посочена в член 24, отговарят най-малко на техническите спецификации, определени в точка 1.2 от приложение II.

3. Публично достъпните точки за презареждане с водород, разположени или подновени от датата, посочена в член 24 , отговарят на техническите спецификации, определени в точки 3.1, 3.2, 3.3 и 3.4 от приложение II.

[27] Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

4. Инсталациите за брегово електрозахранване за морския транспорт, разположени или подновени от датата, посочена в член 24 , отговарят на техническите спецификации, определени в точки 4.1 и 4.2 от приложение II.

5. Точките за зареждане със СПГ на моторни превозни средства, разположени или подновени от датата, посочена в член 24, отговарят на техническите спецификации, определени в точка 8 от приложение II.

6. В съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 Комисията може да поиска от европейските организации по стандартизация да изготвят европейски стандарти, определящи техническите спецификации за областите, посочени в приложение II към настоящия регламент, за които Комисията не е приела общи технически спецификации.

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за:

   а) допълване на настоящия член с общи технически спецификации, за да се даде възможност за пълна техническа оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво по отношение на физическите връзки и обмена на съобщения за областите, изброени в приложение II;

   б) изменение на приложение II чрез актуализация на позоваванията на стандартите, посочени в техническите спецификации, установени в същото приложение.

Член 20

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 18 и 19, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от датата, определена в член 24. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 18 и 19, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно членове 18 и 19, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в

срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 21

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.

Член 22

Преглед

До 31 декември 2026 г. Комисията извършва преглед на настоящия регламент и по целесъобразност представя предложение за неговото изменение.

Член 23

1. Директива 2014/94/ЕС се отменя, считано от датата, посочена в член 24.
2. Позоваванията на Директива 2014/94/ЕС се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение IV.

Член 24

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*