EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Ta predlog zadeva pripravo nove uredbe za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva. Nova uredba bo razveljavila Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva[1].

1.1. Razlogi za predlog in njegovi cilji

Mobilnost in promet sta bistvena za vse prebivalce v Evropi in za evropsko gospodarstvo kot celoto. Prosti pretok oseb in blaga prek notranjih meja Evropske unije je temeljna svoboščina EU in njenega enotnega trga. Mobilnost prinaša številne družbeno-gospodarske koristi evropski javnosti in podjetjem, hkrati pa ima vse večji vpliv na okolje, tudi v obliki večjih emisij toplogrednih plinov in lokalnega onesnaževanja zraka, kar vpliva na zdravje in dobro počutje ljudi.

Komisija je decembra 2019 sprejela sporočilo z naslovom *Evropski zeleni dogovor*[2]. Evropski zeleni dogovor vsebuje poziv k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v prometu. Cilj je, da EU do leta 2050 postane podnebno nevtralno gospodarstvo, hkrati pa si prizadeva doseči cilju ničelnega onesnaževanja. Komisija je septembra 2020 sprejela predlog evropskih podnebnih pravil za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in za usmeritev Evrope na odgovorno pot, da do leta 2050 postane podnebno nevtralna[3]. V sporočilu z naslovom *Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030*[4] sta izpostavljena pomen celostnega pristopa k obsežnemu in lokalnemu načrtovanju infrastrukture ter potreba po ustrezni uvedbi infrastrukture za alternativna goriva, da se podpre prehod na vozni park avtomobilov, ki bo skoraj brezemisijski, do leta 2050. Svet in Parlament sta 21. aprila 2021 dosegla začasni politični dogovor o evropskih podnebnih pravilih.

Komisija je decembra 2020 sprejela sporočilo z naslovom *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost*[5]. Strategija postavlja temelje za način, na katerega bo lahko prometni sistem EU dosegel to preobrazbo, in določa konkretne mejnike za ohranitev usmeritve prometnega sistema v pametno in trajnostno prihodnost. Prometni sektor je še vedno močno odvisen od fosilnih goriv. Spodbujanje uporabe brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, plovil in letal ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v vseh načinih prometa je prednostni cilj v prizadevanjih za večjo trajnostnost vseh načinov prometa.

Povečano uvajanje in uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv morata biti tesno povezana z vzpostavitvijo celovitega omrežja polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ki bo geografsko pravična, da bi se omogočila obsežna uporaba nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil pri vseh načinih prometa. Zlasti na trgih osebnih avtomobilov bodo potrošniki množično prešli na brezemisijska vozila šele, ko bodo prepričani, da lahko svoja vozila napolnijo ali oskrbijo z gorivom kjer koli v EU in enako preprosto kot pri vozilih na konvencionalno gorivo. Pomembno je, da nobena regija ali ozemlje EU ne zaostane in da so pri oblikovanju in izvajanju nacionalnih okvirov politike dobro obravnavane regionalne razlike pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Direktiva 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) določa okvir skupnih ukrepov za vzpostavitev take infrastrukture v EU.

---

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

Od držav članic zahteva, da določijo nacionalne okvire politike za vzpostavitev trgov za alternativna goriva in zagotovitev, da bo vzpostavljeno ustrezno število javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest, zlasti za omogočanje prostega čezmejnega prometa takih vozil in plovil v omrežju TEN-T. Komisija je v nedavnem poročilu o uporabi Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva izpostavila določen napredek pri izvajanju Direktive[6]. Vendar so jasno vidne tudi pomanjkljivosti sedanjega okvira politike: ker ni natančne in zavezujoče metodologije, po kateri bi morale države članice izračunati cilje in sprejeti ukrepe, se njihova raven ambicioznosti pri določanju ciljev in v veljavnih podpornih politikah zelo razlikuje. V poročilu je ugotovljeno, da v celotni Uniji ni celovitega in popolnega omrežja infrastrukture za alternativna goriva. Podobno je tudi Evropsko računsko sodišče v svojem posebnem poročilu o polnilni infrastrukturi opozorilo, da ovire za potovanje po EU z električnimi vozili ostajajo in da je treba pospešiti vzpostavitev polnilne infrastrukture v Uniji[7].

Komisija je izvedla naknadno oceno te direktive[8]. V oceni je bilo ugotovljeno, da Direktiva ni dobro prilagojena namenu uresničevanja višjih podnebnih ambicij do leta 2030. Glavne težave vključujejo dejstvo, da načrtovanje infrastrukture v državah članicah v povprečju ni dovolj ambiciozno, dosledno in usklajeno, kar vodi k nezadostni, neenakomerno porazdeljeni infrastrukturi. Nadaljnje težave v zvezi z interoperabilnostjo s fizičnimi povezavami ostajajo, medtem ko so se pojavile nove težave v zvezi s komunikacijskimi standardi, vključno z izmenjavo podatkov med različnimi akterji v ekosistemu električne mobilnosti. Nazadnje, primanjkuje preglednih informacij za potrošnike in skupnih plačilnih sistemov, kar omejuje sprejemljivost za uporabnike. Brez nadaljnjega ukrepanja EU bo to pomanjkanje interoperabilne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, preproste za uporabo, verjetno ovira za potrebno rast trga nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil in plovil ter v prihodnosti tudi zrakoplovov.

Ta predlog je del splošnega sklopa medsebojno povezanih pobud politike v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“. Te pobude politike ustrezajo ukrepom, ki so potrebni v vseh sektorjih gospodarstva za dopolnitev nacionalnih prizadevanj za doseganje višjih podnebnih ambicij do leta 2030, kot je opisano v delovnem programu Komisije za leto 2021[9].

Namen te pobude je zagotoviti razpoložljivost in uporabnost gostega in razširjenega omrežja infrastrukture za alternativna goriva po vsej EU. Vsi uporabniki vozil na alternativna goriva (vključno s plovili in zrakoplovi) morajo imeti možnost, da se preprosto gibajo po EU, kar omogoča ključna infrastruktura, kot so avtoceste, pristanišča in letališča. Posebni cilji so: (i) zagotavljanje minimalne infrastrukture za podporo potrebni uporabi vozil na alternativna goriva v vseh načinih prometa in v vseh državah članicah, da se izpolnijo podnebni cilji EU; (ii) zagotavljanje polne interoperabilnosti infrastrukture ter (iii) zagotavljanje popolnih informacij za uporabnike in ustreznih plačilnih možnosti.

Izpolnjevanje cilja evropskega zelenega dogovora glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz prometa in glede razvoja skupnega prometnega trga EU zahteva popolno povezljivost in nemoteno uporabniško izkušnjo v evropskem transportnem omrežju za nizkoemisijska in brezemisijska vozila, plovila in zrakoplove. To pa zahteva zadostno gostoto in popolno čezmejno interoperabilnost infrastrukture. Te cilje je mogoče doseči le s

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Evropsko računsko sodišče (2021): Posebno poročilo št. 05/2021: *Infrastruktura za polnjenje električnih vozil: več polnilnih postaj, vendar so zaradi neenakomerne uvedbe potovanja po EU še vedno otežena*.

8 SWD(2021) 637, Ocena Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

9 COM(2020) 690 final.

skupnim evropskim zakonodajnim okvirom. Ta pobuda bo prispevala k skladnemu in doslednemu razvoju in uvedbi voznih parkov, polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter informacij in storitev za uporabnike.

1.2. Skladnost z veljavnimi določbami s področja politike

Ta pobuda je v skladu z drugimi pobudami politike iz svežnja „Pripravljeni na 55“. Ta pobuda dopolnjuje zlasti: (i) uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile ter nova lahka gospodarska vozila[10] in težka vozila[11] ter (ii) zakonodajni predlog za določitev novih standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove avtomobile in nova lahka gospodarska vozila po letu 2020, ki je prav tako del svežnja „Pripravljeni na 55“[12]. Standardi emisijskih vrednosti CO_2 močno spodbujajo uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, s čimer se ustvarja tudi povpraševanje po infrastrukturi za alternativna goriva. Ta pobuda bo omogočila ta prehod z zagotavljanjem zadostne javno dostopne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za lahka in težka vozila v cestnem prometu.

Ta pobuda je tudi v močni sinergiji z revizijo direktive o energiji iz obnovljivih virov[13], uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet (pobuda ReFuelEU za letalstvo)[14] ter predlogom uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu (pobuda FuelEU za pomorstvo)[15], ki določajo obveznosti glede ponudbe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za promet ter povpraševanja po njih. Vsak od teh instrumentov spodbuja povečanje ponudbe trajnostnih alternativnih goriv ali povpraševanja po njih v enem ali več načinih prometa.

V zvezi vodnim prometom ta pobuda uresničuje jasno zahtevo evropskega zelenega dogovora, da morajo ladje na privezu uporabljati električno energijo z obale. V celoti dopolnjuje pobudo FuelEU za pomorstvo, saj zagotavlja zadostno oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih, da se zagotovi oskrba z električno energijo, medtem ko so potniške ladje (vključno s potniškimi ladjami ro-ro, visokohitrostnimi potniškimi plovili in potniškimi ladjami za križarjenje) in kontejnerske ladje na privezu, ter zadovoljuje potrebe po razogljičenih plinih (tj. LBM in sintetična plinasta goriva (e-plin). Pri potniških ladjah se različne kategorije ladij razlikujejo glede na potrebe ladij po električni energiji, kadar so na privezu, zaradi tega pa so različne tudi potrebe po naložbah v pristanišču. To je treba združiti z različnimi operativnimi značilnostmi pristanišč, vključno s postavitvami in terminali. Zato se pri potniških ladjah v primerjavi s pobudo FuelEU za pomorstvo vključuje dodatno razlikovanje v opredelitev dveh kategorij, in sicer kategorije potniških ladij ro-ro in visokohitrostnih potniških plovil ter kategorije drugih potniških ladij, zlasti potniških ladij za

---

10 Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

11 Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

12 COM(2021) 556. Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu z višjimi podnebnimi ambicijami Unije.

13 Direktiva (EU) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet.

15 COM(2021) 562, predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu.

križarjenje. Skupaj s pobudo FuelEU za pomorstvo zato prispeva k premagovanju sedanjega začaranega kroga, ko so bile zaradi zelo majhne potrebe upravljavcev ladij, da se priključijo na električno omrežje, kadar so ladje na privezu, naložbe v oskrbo z električno energijo z obale za pristanišča manj privlačne. Omejeno uvajanje oskrbe z električno energijo z obale v pristaniščih bi lahko povzročilo konkurenčne motnje med pristanišči, zlasti za zgodnje vlagatelje, saj bi bila plovila, ki niso opremljena za oskrbo z električno energijo z obale, preusmerjena. Zato je pomembno, da se določijo minimalne zahteve za morska pristanišča v celotnem omrežju TEN-T.

Pobuda dopolnjuje tudi pobudo ReFuelEU za letalstvo. Dopolnjuje prizadevanja te pobude za trajnostna letalska goriva, ki v veliki meri ne zahtevajo posebne oskrbovalne infrastrukture, z določbami za oskrbo vseh mirujočih zrakoplovov z električno energijo in tako podpira razogljičenje letalskega sektorja.

Poleg zakonodajnega predloga bo Komisija obravnavala potrebo po dodatnih dejavnostih na področju raziskav in inovacij, zlasti prek sonačrtovanega partnerstva na področju brezemisijskega vodnega prometa, ki ga predlagajo tehnološka platforma Waterborne v okviru programa Obzorje Evropa, Skupno podjetje Čisto nebo 2 in Skupno podjetje za čisti vodik, ki deluje v sinergiji s tema dvema partnerstvoma za promet.

Ta pobuda je tudi v skladu z revizijo direktive o energiji iz obnovljivih virov. Prizadeva si zagotoviti, da pomanjkanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture ne bi oviralo splošnega povečanja obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v prometnem sektorju, kadar ta zahtevajo posebno infrastrukturo. Na ravni Unije ni instrumenta politike, ki bi bil enakovreden direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in bi lahko na podoben način zagotovil vzpostavitev javno dostopne polnilne in oskrbovalne infrastrukture v vseh načinih prometa. Ta pobuda je tudi tesno povezana s prihodnjim predlogom za revizijo uredbe o smernicah za vseevropsko transportno omrežje[16]. Z načrtovano revizijo navedene uredbe bo nadgrajena in dopolnjena infrastruktura za alternativna goriva, ki je bila že vzpostavljena v okviru posameznih projektov za koridorje omrežja TEN-T. Z doslednim navzkrižnim sklicevanjem na določbe te pobude bo z revizijo uredbe zagotovljena zadostna pokritost jedrnega in celovitega omrežja TEN-T.

Ta pobuda bo z zagotavljanjem potrebne infrastrukture za brezemisijska in nizkoemisijska vozila in plovila dopolnila tudi vrsto drugih pobud politike v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“, ki spodbujajo povpraševanje po takih vozilih z določitvijo cenovnih signalov, ki vključujejo podnebne in okoljske zunanje učinke fosilnih goriv; takšne pobude vključujejo revizijo sistema trgovanja z emisijami[17] in revizijo direktive EU o obdavčitvi energije[18].

1.3. Skladnost z drugimi politikami Unije

Ta pobuda mora biti v sinergiji z direktivo o energetski učinkovitosti stavb[19], ki obravnava zasebno polnilno infrastrukturo in določa zahteve za uvedbo polnilne infrastrukture v stavbah. Odnos med javno in zasebno polnilno infrastrukturo je bil temeljito obravnavan v oceni učinka, na kateri temelji ta politična pobuda.

Ta pobuda bo z zagotavljanjem potrebne infrastrukture za brezemisijska in nizkoemisijska vozila in plovila dopolnila tudi prizadevanja politike na področju cestnih pristojbin, katerih namen je prav tako spodbuditi povpraševanje po takih vozilih. Cilj je bolje vključiti podnebne in okoljske zunanje učinke fosilnih goriv, kot je predvideno v direktivi o

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

evrovinjeti[20], ki se prav tako revidira.

Drug instrument politike, namenjen pospeševanju uvajanja nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil, je direktiva o čistih vozilih[21]. Širša razpoložljivost infrastrukture in hitrejša uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil bosta posredno olajšali uvedbo čistih vozil v javne vozne parke. Vendar pa se javni vozni parki (zlasti avtobusni) običajno zanašajo na lastna polnilna in oskrbovalna mesta, in ne na javno dostopno infrastrukturo. Interakcija z direktivo poteka predvsem v okviru standardizacije za zagotovitev interoperabilnosti.

Uvedba večjega števila vozil na vodik in akumulatorskih električnih vozil v vozni park EU je prav tako pomemben del strategije Komisije za vodik[22] in strategije za povezovanje pametnega energetskega sistema[23]; nezadostna razpoložljivost ustrezne infrastrukture za vozila bi lahko ogrozila te ambicije.

Z olajšanjem uvajanja vse večjega števila brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ta pobuda prispeva tudi k prizadevanjem za ničelno onesnaževanje iz evropskega zelenega dogovora, ki dopolnjujejo emisijska standarda Euro 6 (za osebna in kombinirana vozila)[24] in Euro VI (za avtobuse in tovornjake)[25], ki določata mejne vrednosti emisij za vsa vozila.

Nazadnje je ta pobuda povezana z direktivo o inteligentnih prometnih sistemih[26], za katero namerava Komisija pozneje letos predložiti predlog za pregled, in njenimi delegiranimi akti, zlasti Delegirano uredbo o prometnih informacijah v realnem času po vsej Uniji[27]. Hitro razvijajoče se podatkovno okolje za alternativna goriva zahteva, da ta pobuda v sinergiji s splošnim okvirom iz direktive o inteligentnih prometnih sistemih določi ustrezne vrste podatkov, ki morajo biti na voljo.

Obzorje Evropa je ključni program EU za financiranje raziskav in inovacij[28]. Obravnava podnebne spremembe, prispeva k doseganju ciljev ZN za trajnostni razvoj ter spodbuja konkurenčnost in rast EU. Cilj sklopa 5: podnebje, energija in mobilnost je boj proti podnebnim spremembam z energijskim in prometnim sektorjem, ki bosta prijaznejša do podnebja in okolja, učinkovitejša in konkurenčnejša, pametnejša, varnejša in odpornejša. Evropske raziskave in inovacije lahko spodbujajo, vodijo in pospešujejo preobrazbeno agendo za zeleni dogovor z določitvijo usmeritev, preskušanjem in predstavitvijo rešitev, obravnavanjem kompromisov in zagotavljanjem skladne politike, prijazne do inovacij in podprte z dokazi. Partnerstva za brezemisijski cestni promet (2Zero), za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost (CCAM), za evropsko vrednostno verigo industrijskih akumulatorjev (Batt4EU), za čisti vodik, za prehod na čisto energijo in za spodbujanje urbanega prehoda v trajnostno prihodnost bodo imela ključno vlogo pri zagotavljanju podnebno nevtralne in okolju prijazne mobilnosti. Namen misije za podnebno nevtralna in pametna mesta v okviru programa Obzorje Evropa[29] je podpreti, spodbujati in predstaviti 100 evropskih mest pri njihovem sistemskem prehodu na podnebno nevtralnost do leta 2030.

---

20 Direktiva 1999/62/ES.
21 Direktiva (EU) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299 final.
24 Uredba (ES) št. 715/2007.
25 Uredba (ES) št. 595/2009.
26 Direktiva 2010/40/EU.
27 Delegirana uredba (EU) 2015/962.
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_sl.
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_sl.

Kohezijska politika bo imela osrednjo vlogo pri pomoči vsem regijam pri njihovem prehodu k bolj zeleni, podnebno nevtralni Evropi. Evropski sklad za regionalni razvoj in Kohezijski sklad sta na voljo za podporo naložbam v inovacije in uporabo, zlasti v manj razvitih državah članicah in regijah. Kohezijska politika bo zagotavljala podporo trajnostnemu, pametnemu in odpornemu prometnemu sistemu, ki bo zajemal vse načine prometa in vse ravni prometnega sistema, v skladu s posebnimi zahtevami in prednostnimi nalogami, določenimi v nacionalnih in regionalnih programih.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

2.1. Pravna podlaga

Za zagotovitev pravilnega delovanja notranjega trga Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) določa pravico Unije, da predpiše določbe za skupno prometno politiko, naslov VI (člena 90 in 91), in za vseevropska omrežja, naslov XVI (člena 170 in 171). Ob upoštevanju tega pravnega okvira ukrepi Unije omogočajo boljše usklajevanje za enakomerno in široko vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, namesto da bi bila prepuščena državam članicam. To omogoča potovanja po Uniji z vozili na alternativna goriva tako za osebne uporabnike kot za podjetja. Prav tako pomaga preprečiti, da bi pomanjkanje ali neenakomerna vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva postala morebitna ovira za dokončno vzpostavitev notranjega trga in odvračala avtomobilsko industrijo od proizvodnje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil.

Izpolnjevanje ciljev evropskega zelenega dogovora glede zmanjšanja emisij iz prometa (ki jih potrjuje strategija za trajnostno in pametno mobilnost) zahteva znatno povečanje števila brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil in plovil. To se ne bo zgodilo brez vzpostavitve skladnega in popolnega omrežja popolnoma interoperabilne infrastrukture za alternativna goriva, ki bo omogočala potovanje po Uniji z vozili na alternativna goriva po vsej Uniji. Kot je bilo opozorjeno ob sprejetju sedanje direktive, države članice same ne morejo ustrezno razviti takšne mreže, temveč je potrebno posredovanje Unije.

2.2. Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Dodana vrednost Unije tega ukrepa v smislu učinkovitosti, uspešnosti in sinergij je poudarjena v oceni veljavne direktive v povezavi z oceno nacionalnih poročil o izvajanju, ki so jih predložile države članice. Ocena je pokazala, da je razvoj skupnega okvira EU do neke mere pripomogel k preprečevanju razdrobljenosti. Takšen okvir je podprl razvoj nacionalnih politik za razvoj infrastrukture za alternativna goriva v vseh državah članicah in ustvarjanje bolj enakih konkurenčnih pogojev v industriji. S spodbujanjem interoperabilnosti, ustreznih tehničnih standardov in določitvijo ciljev v podobnih časovnih okvirih je ukrepanje na ravni Unije zagotovilo nekaj prihrankov pri stroških in boljšo stroškovno učinkovitost z omogočanjem ekonomije obsega, preprečevanjem podvajanja prizadevanj in virov ter zagotavljanjem finančnih naložb za infrastrukturo. Izvajanje Direktive (in njenih podpornih dejavnosti) je olajšalo sodelovanje in izmenjavo informacij o alternativnih gorivih med zadevno industrijo in javnimi akterji. Brez Direktive takega sodelovanja najverjetneje ne bi bilo.

Brez posredovanja Unije bi bilo zelo malo verjetno, da bi se skladno in popolno omrežje popolnoma interoperabilne infrastrukture za alternativna goriva razvilo v vseh državah članicah ter da bi se tako zagotovilo, da bi bilo mogoče potovati z vozili na alternativna goriva po vsej Uniji. To pa je predpogoj za uporabo takšnih vozil po vsej Uniji, kar je

ključnega pomena za EU, da bo lahko izpolnila višje podnebne ambicije do leta 2030.

2.3. Sorazmernost

V skladu z načelom sorazmernosti ta predlog ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje zastavljenih ciljev. Šteje se, da so vsi ukrepi sorazmerni glede na njihove učinke, kar je razvidno iz ocene učinka, ki je priložena tej pobudi[30]. Predlagani ukrep določa bolj zavezujoče zahteve za države članice, da bi se zagotovilo uvajanje zadostne javno dostopne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za vozila na alternativna goriva v Uniji. To je potrebno, da EU doseže višje podnebne in energetske ambicije do leta 2030 in splošni cilj doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050, ki so med drugim upoštevani v standardih CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila ter pri čezmejni povezljivosti za taka vozila v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T.

Izkušnje z izvajanjem veljavne direktive kažejo na potrebo po tem revidiranem ukrepu. Izvajanje veljavne direktive vodi k neenakomerni uvedbi infrastrukture v državah članicah, kar ne prispeva h gostemu, zelo nujnemu omrežju infrastrukture za alternativna goriva, ki je potrebna. To je v celoti dokazano v Poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o uporabi Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva[31] in v oceni učinka, ki podpira to pobudo. Narava in obseg težave sta podobna v vseh državah članicah, obstajajo pa tudi dokazi o potrebi po zagotavljanju čezmejne povezljivosti za vozila na alternativna goriva v Uniji in njegovi dodani vrednosti, kar ustrezno upravičuje ukrepanje Unije.

S to pobudo se vzpostavlja stabilen in pregleden okvir politike, ki bo pomagal ustvariti odprte in konkurenčne trge ter tako spodbudil naložbe v polnilno in oskrbovalno infrastrukturo v vseh načinih prometa. Določa skupni minimum, na katerem lahko trgi gradijo in začnejo zagotavljati nadaljnjo infrastrukturo kot odziv na povpraševanje trgov po vozilih, na podlagi jasnega in preglednega ciljnega mehanizma, ki se uporablja po vsej Uniji.

2.4. Izbira instrumenta

Čeprav je ocena učinka pokazala, da je direktiva najprimernejša možnost politike, se je Komisija odločila, da bo predlagala uredbo. Izbira uredbe zagotavlja hiter in skladen razvoj v smeri gostega in razširjenega omrežja popolnoma interoperabilne polnilne infrastrukture v vseh državah članicah. Odločitev je zlasti upravičena zaradi potrebnega hitrega in skladnega izvajanja nacionalnih minimalnih ciljev za vzpostavitev, ki temeljijo na nacionalnem voznem parku in so določeni na ravni držav članic, ter obveznih ciljev, ki temeljijo na razdalji, v omrežju TEN-T, saj bi bilo treba prve predlagane cilje doseči že do leta 2025. Zaradi tega časovnega okvira je vzpostavitev dovolj gostega in razširjenega omrežja polnilne in oskrbovalne infrastrukture za brezemisijska in nizkoemisijska vozila po vsej Uniji z enako hitrostjo in pod enakimi pogoji zdaj zelo pomembna za podporo zelo nujnemu pospešenemu uvajanju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg. To zahteva že v letih pred letom 2025 oblikovanje in razvoj načrtov in ukrepov držav članic za uresničitev ciljev. Nova uredba določa jasno zavezujoče in neposredno veljavne obveznosti za države članice na nacionalni ravni ter hkrati zagotavlja njihovo usklajeno in pravočasno uporabo in izvajanje po vsej EU. Preprečuje tveganje zamud in nedoslednosti v postopkih prenosa v nacionalno zakonodajo, s čimer se ustvarjajo tudi jasni enaki konkurenčni pogoji za trge, kar bo pripomoglo k uvajanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Uniji. Uredba bo vzpostavila trdnejši mehanizem upravljanja, ki bo sledil napredku držav članic

[30] SWD(2021) 631, Ocena učinka, priložena predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in razveljavitvi Direktive 2014/94/EU.

[31] COM(2021) 103 final.

pri doseganju ciljev in bo državam članicam omogočil, da bodo določile ustrezne spodbude za razvoj konkurenčnih trgov polnjenja. Jasni roki za oblikovanje in razvoj nacionalnih okvirov politike v državah članicah za doseganje ciljev, zanesljivi mehanizmi spremljanja in poročanja ter določbe za popravne ukrepe držav članic lahko omogočijo učinkovito splošno spremljanje in usmerjanje prizadevanj držav članic za doseganje ciljev. Ta pobuda zagotavlja takšen pristop.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

3.1. Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Naknadna ocena programa ustreznosti in uspešnosti predpisov je pokazala, da je Direktiva podprla razvoj politik in ukrepov za uvedbo infrastrukture za alternativna goriva v državah članicah, zlasti z zahtevo glede razvoja nacionalnih okvirov politike[32].

Vendar so bile v oceni izpostavljene tudi pomanjkljivosti sedanjega okvira politike. Poleg tega ključni cilj Direktive, tj. zagotoviti skladen razvoj trga v EU, ni bil dosežen. Pomanjkljivosti se pojavljajo zlasti na naslednjih treh področjih: (i) ni popolnega omrežja infrastrukture, ki bi omogočalo nemoteno potovanje po EU; (ii) potreba po nadaljnjih skupnih tehničnih specifikacijah, da se zagotovi interoperabilnost ob upoštevanju nastajajočih tehnologij, in (iii) ni popolnih informacij za uporabnike, enotnih plačilnih metod, preprostih za uporabo, ter popolne preglednosti cen po vsej Uniji.

V oceni je bilo ugotovljeno, da je 6 let po sprejetju Direktive celotni evropski trg za infrastrukturo za alternativna goriva še vedno v precej zgodnji fazi razvoja, čeprav trgi v nekaterih delih EU dozorevajo. Glede na splošni pomen zagotavljanja zadostne infrastrukture za podporo potrebnemu uvajanju vozil in plovil glede na višje podnebne ambicije do leta 2030 je bilo v oceni Direktive priporočeno, da se zakonodaja ohrani, vendar pa se revidira.

3.2. Posvetovanja z deležniki

V okviru ocene učinka so bila opravljena posvetovanja z deležniki v različnih oblikah.

Javno posvetovanje o začetni oceni učinka[33] te pobude je potekalo od 6. aprila do 4. maja 2020. Komisija je prejela 86 odgovorov, večinoma (61) od podjetij in poslovnih združenj. Na začetno oceno učinka so se odzvale tudi nevladne organizacije in državljani, pa tudi mreža mest.

Odprto javno posvetovanje, ki ga je organizirala Komisija, je potekalo od 6. aprila 2020 do 29. junija 2020. V posvetovanju so bili vsi člani javnosti in organizacije pozvani, naj prispevajo mnenja o oceni in oceni učinka[34]. Skupno je bilo prejetih 324 odgovorov.

Ciljno usmerjeni razgovori z deležniki in ankete so bili izvedeni med oktobrom 2020 in januarjem 2021: Komisija je opravila raziskovalne razgovore s predstavniki ključnih deležnikov na ravni EU, zlasti za podporo in izboljšanje splošne opredelitve težav in možnosti politike. Izvedeni so bili nadaljnji razgovori, med zadevne deležnike, ki zastopajo javne organe (nacionalne, regionalne in lokalne organe ter organe EU), predstavnike

[32] SWD(2021) 637.

[33] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Nizkoemisijska-vozila-izboljsanje-infrastrukture-EU-za-oskrbo-z-gorivom-polnjenje_sl.

[34] Mnenja o oceni so bila analizirana v poročilu o posvetovanju z deležniki, na katerem temelji končno poročilo o oceni.

industrije (vključno z ustreznimi združenji) ter člane civilne družbe (nevladne organizacije, skupine potrošnikov) pa je bila razdeljena spletna raziskava.

Ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki, ki ga je organiziral svetovalec, pristojen za zunanjo podporno študijo za oceno učinka, je potekalo od decembra 2020 do februarja 2021. Posvetovanje je vključevalo ciljno usmerjene raziskave med ključnimi deležniki ter ciljno usmerjene razgovore in zahteve za podatke za izpolnitev posebnih zahtev po informacijah, zlasti za podporo razvoju metodologije za določitev vzpostavitve zadostne infrastrukture in za podporo oceni učinkov možnih ukrepov politike.

3.3. Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Komisija je pri pripravi te pobude uporabila ugotovitve iz naknadne ocene Direktive[35]. Deležniki so v okviru dejavnosti posvetovanja zagotovili veliko informacij, ki so jih dopolnili z informacijami, ki so jih Komisiji posredovali priložnostno. Ocena učinka se v veliki meri opira na spremljajočo zunanjo podporno študijo, ki jo je izvedel svetovalec[36]. Komisija se je oprla tudi na obsežno posvetovanje s forumom za trajnostni promet, strokovno skupino Komisije za alternativna goriva. Posvetovanje s forumom za trajnostni promet je potekalo od oktobra 2018 do novembra 2019, osredotočeno pa je bilo na težave in prihodnje potrebe politike na področju infrastrukture za alternativna goriva[37]. Na splošno so bili za pripravo poročila o oceni učinka uporabljeni številni zelo izčrpni viri, ki predstavljajo različne skupine deležnikov.

3.4. Ocena učinka

Odbor za regulativni nadzor je osnutek poročila o oceni učinka prejel 7. aprila 2021, 7. maja 2021 pa je izdal pozitivno mnenje. Odbor je menil, da bi bilo poročilo mogoče še izboljšati: (a) z boljšim opisom razlike med možnostmi in njihove povezanosti z ugotovljenimi težavami in (b) z niansiranjem poročila, da se pojasni, ali pričakovani učinki izhajajo iz te posebne pobude ali iz drugih politik ali iz kombinacije obojega.

Končno poročilo o oceni učinka vključuje obsežen opis in oceno dodane vrednosti pobude ter njenih povezav z drugimi pobudami politike. Te vsebujejo oddelki 1.3, 3.3 in 8.1 poročila o oceni. Podroben opis možnosti politike je vključen v oddelek 5, izčrpna analiza učinkov vseh možnosti pa je predstavljena v oddelku 6. Analizirane možnosti politike je mogoče povzeti na naslednji način:

– *Možnost politike 1:* **bistvene spremembe Direktive**. Določitev nacionalnega cilja in poročanje v skladu z nacionalnim okvirom politike bi ostala pomemben steber, ki bi ga okrepili obvezni cilji za električna polnilna mesta za lahka vozila, ki temeljijo na voznem parku. Za težka vozila bi se v omrežju TEN-T uvedli obvezni cilji, ki temeljijo na razdalji, za električna polnilna mesta in oskrbovalna mesta za vodik, vključno z omejenimi določbami za oskrbo z vodikom v urbanih vozliščih. Uvedli bi se tudi obvezni cilji za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo in oskrbo z električno energijo z obale v pomorskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh. Poleg tega bi bili obravnavani nekateri vidiki kakovosti infrastrukture za izboljšanje interoperabilnosti in informacij za uporabnike.

---

35 SWD(2021) 637.

36 Končno poročilo, podporna študija za oceno učinka z naslovom „Impact assessment on the revision of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure“ (Ocena učinka revizije direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (2014/94/EU)), 2021.

37 Ugotovitve na podlagi tega posvetovanja so bile zbrane v izčrpnem poročilu s plenarnega zasedanja foruma za trajnostni promet iz novembra 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

– *Možnost politike 2:* **več bistvenih sprememb Direktive kot v možnosti 1**. Poleg obveznih ciljev za električna polnilna mesta za lahka vozila, ki temeljijo na voznem parku, bi se določili tudi cilji, ki temeljijo na razdalji, za vso infrastrukturo cestnih vozil za omrežje TEN-T, vključno za urbana vozlišča za infrastrukturo težkih vozil. Ta možnost bi vključevala tudi podrobnejše določbe za pristanišča in letališča v omrežju TEN-T ter večjo uskladitev plačilnih možnosti, fizičnih in komunikacijskih standardov ter pravic potrošnikov pri zaračunavanju. Okrepila bi določbe o preglednosti cen in drugih informacijah za uporabnike, vključno s fizičnim označevanjem polnilne in oskrbovalne infrastrukture.

– *Možnost politike 3:* **sprememba direktive v uredbo** (s čimer bi bil izbran najbolj zavezujoč pravni instrument). Poleg obveznih ciljev, ki temeljijo na voznem parku in na razdalji, iz možnosti 2, bi bili pri tej možnosti dodani dodatni cilji, ki temeljijo na lokaciji, za električna lahka vozila, in dodatni cilji za težka vozila. Pri tej možnosti bi bile dodane tudi precejšnje ambicije za pristaniško infrastrukturo, poleg tega pa bi bilo omogočeno, da bi bilo obvezno plačilo na terminalu novih hitrih polnilnic edina možnost plačila.

Možnost 2 je bila opredeljena kot najboljša možnost politike, ker zagotavlja najboljše ravnovesje med doseženimi cilji in stroški izvajanja. Vendar pa je tudi možnost politike 2 primerna za uredbo s pospešenim učinkom na izvajanje določb v tem primeru. Ocena učinka vključuje podroben opis regulativnih ukrepov, vključenih v različne možnosti politike.

3.5. Ustreznost in poenostavitev predpisov

Veliko višji cilj politike za zagotovitev zadostne in popolnoma interoperabilne polnilne in oskrbovalne infrastrukture je potreben za podporo potrebni uvedbi brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg v skladu s splošnim ciljem politike iz svežnja „Pripravljeni za 55“ in z njim povezanih pobud politike. Ustreznost predpisov se doseže z določitvijo potrebnih minimalnih zahtev za javne organe in akterje na trgu. Povezane višje stroške za javne organe za podporo uvedbi infrastrukture, zlasti v delih transportnega omrežja, v katerih je povpraševanje nizko, je treba obravnavati glede na znatno povečanje povpraševanja uporabnikov in velikih priložnosti za rast trga. Pregled politik v okviru svežnja politik „Pripravljeni na 55“ bo omogočil uvedbo brezemisijskih vozil na trg in servisiranje plovil, opremljenih za oskrbo z električno energijo z obale. Ocena učinka vsebuje podrobno analizo stroškov in koristi, vključno s povzetkom iz Priloge 3.

Pregled sicer zvišuje splošni cilj politike, vendar vključuje tudi nekatere pomembne vidike poenostavitve. Ta poenostavitev vpliva predvsem na upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev. Določitev jasnih in skupnih minimalnih zahtev bo poenostavila njihovo poslovanje, saj se bodo s podobnimi minimalnimi zahtevami srečevali v vseh državah članicah. Takšne zahteve bodo poenostavile uporabo infrastrukture za zasebne in poslovne potrošnike (ki se trenutno srečujejo s številnimi pristopi k uporabi) in omogočile večje inovacije na področju poslovnih storitev. Zaupanje potrošnikov v zanesljivost vseevropskega omrežja polnilne in oskrbovalne infrastrukture se bo povečalo, kar bo podprlo splošno dobičkonosnost polnilnih in oskrbovalnih mest ter stabilen poslovni model. Vsi akterji na trgu in skupine uporabnikov bodo imeli koristi zaradi nižjih stroškov obveščanja, akterji na trgu pa srednjeročno zaradi nižjih stroškov izpolnjevanja obveznosti, saj bodo zahteve za zagotavljanje infrastrukture v skladu z uredbo bolje usklajene. Javnim organom lahko koristi tudi skladen okvir na ravni EU, ki bo poenostavil usklajevanje z javnimi in zasebnimi akterji na trgu.

V oceni učinka ni bilo ugotovljeno nobeno področje, na katerem bi načrtovane določbe te pobude ustvarile znatne in nesorazmerne stroške za MSP v primerjavi z vsemi podjetji. Ta pobuda ustvarja dolgoročno tržno gotovost za naložbe v polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter določa temelje za razvoj ekosistema odprtih podatkov, ki ga lahko podjetja uporabijo za razvoj novih tržnih storitev, ki bodo koristile inovativnim MSP. Pobuda na splošno pozitivno vpliva na konkurenčnost podjetij, ki nameščajo in upravljajo polnilno in oskrbovalno infrastrukturo, ter na konkurenčnost same avtomobilske industrije. To izhaja iz tega, da zagotavljanje zadostne infrastrukture vpliva na uvajanje brezemisijskih vozil na trg, kar je ključni vidik prihodnje konkurenčnosti avtomobilske industrije, kot je podrobno pojasnjeno v oceni učinka, na kateri temelji predlog za revizijo standardov CO_2 za osebna in kombinirana vozila[38].

3.6. Temeljne pravice

Predlog nima učinka na temeljne pravice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Evropske unije.

5. DRUGI ELEMENTI

5.1. Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

Izvajanje revidirane uredbe se bo spremljalo z uporabo kazalnikov za fizično uvedbo polnilne in oskrbovalne infrastrukture v EU. Za spremljanje vzpostavitve se bodo uporabljali dobro uveljavljeni instrumenti za spremljanje.

Države članice bodo morale sprejeti revidiran nacionalni okvir politike za razvoj trga alternativnih goriv v prometnem sektorju in uvedbo ustrezne infrastrukture v skladu s predlaganimi strožjimi določbami. To bo državam članicam omogočilo, da bodo Komisiji poročale o izvajanju na skladen in dosleden način. Pri zagotavljanju podatkov nacionalnim in skupnim dostopovnim točkam v državah članicah se bodo upoštevali skupno dogovorjeni standardi kakovosti podatkov[39]. Poleg tega bo evropska opazovalnica za alternativna goriva posodobljena in bo še naprej zbirala in pogosto posodabljala uvajanje vozil in vzpostavitev infrastrukture v vseh državah članicah[40]. Poleg tega bo Komisija bo še naprej sodelovala s svojo strokovno skupino, forumom za trajnostni promet (in posebnimi podskupinami), da bo spremljala razvoj trga in ugotavljala povezane potrebe politike.

Za konec leta 2026 je predviden popoln pregled uredbe, da se ugotovijo morebitne pomanjkljivosti in opredelijo prihodnje potrebe po zakonodajnih ukrepih v zvezi z nastajajočimi tehnologijami. Za pregled operativnih ciljev, kazalnikov in virov podatkov glej Prilogo 9 k delovnemu dokumentu služb Komisije o oceni učinka, ki je priložen tej pobudi.

---

38 SWD(2021) 614, ocena učinka, priložena predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu z višjimi podnebnimi ambicijami Unije.

39 Odločitve v zvezi z razvojem informacijske tehnologije in oddajo javnih naročil bo moral predhodno odobriti Odbor Evropske komisije za informacijsko tehnologijo in kibernetsko varnost.

40 www.eafo.eu.

5.2. Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

S tem predlogom se vzpostavlja nova uredba o razveljavitvi veljavne Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Struktura nove uredbe je naslednja:

– Člen 1 opredeljuje predmet urejanja uredbe, pri čemer določa posebne, vendar ne vsebinske spremembe predmeta urejanja veljavne direktive.

– Člen 2 vsebuje seznam opredelitev pojmov, ki temelji na seznamu opredelitev iz veljavne direktive, opredelitve pa so po potrebi in kot je primerno razširjene ob upoštevanju splošnih sprememb področja uporabe in določb nove uredbe.

– Členi 3 do 12 vsebujejo določbe za uvedbo določene polnilne in oskrbovalne infrastrukture za lahka in težka vozila v cestnem prometu, plovila in zrakoplove.

– Člena 3 in 4 vsebujeta določbe za države članice, na podlagi katerih bo zagotovljena minimalna pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za lahka in težka vozila v cestnem prometu na njihovem ozemlju, vključno z jedrnim in celovitim omrežjem TEN-T.

– Člen 5 vsebuje dodatne določbe za zagotavljanje uporabnikom prijazne polnilne infrastrukture. To so med drugim določbe o plačilnih možnostih, preglednosti cen in informacijah za potrošnike, nediskriminatornih praksah, pametnem polnjenju in pravilih za označevanje oskrbe z električno energijo za polnilna mesta.

– Člen 6 vsebuje določbe za države članice, na podlagi katerih bo zagotovljena minimalna pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za vodik za težka in lahka vozila v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T.

– Člen 7 vsebuje dodatne določbe za zagotavljanje uporabnikom prijazne polnilne infrastrukture za vodik, vključno z minimalnimi zahtevami za plačilne možnosti, preglednost cen in pogodbeno izbiro.

– Člen 8 vsebuje določbe za države članice, da do 1. januarja 2025 zagotovijo minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za utekočinjeni zemeljski plin za težka vozila v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T.

– Člena 9 in 10 vsebujeta določbe, da države članice zagotovijo minimalno oskrbo z električno energijo z obale za nekatere morske ladje v morskih pristaniščih in za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh. V členih so podrobneje opredeljena tudi merila za izvzetje nekaterih pristanišč in določene zahteve za zagotovitev minimalne oskrbe z električno energijo z obale.

– Člen 11 zahteva, da države članice zagotovijo ustrezno število polnilnih mest za utekočinjeni zemeljski plin v morskih pristaniščih TEN-T in opredelijo zadevna pristanišča v svojih nacionalnih okvirih politike.

– Člen 12 se nanaša na minimalne določbe za oskrbo vseh mirujočih zrakoplovov z električno energijo na letališčih v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T.

– V členu 13 so preoblikovane določbe za nacionalne okvire politike držav članic. Določen je iterativni postopek med državami članicami in Komisijo za razvoj jedrnatega načrta za vzpostavitev infrastrukture in doseganje ciljev iz uredbe. Vsebuje tudi nove določbe o oblikovanju strategije za uporabo alternativnih goriv v drugih načinih prometa skupaj s ključnimi sektorskimi in regionalnimi/lokalnimi deležniki. To bi se uporabljalo, kadar uredba ne določa obveznih zahtev, vendar je treba upoštevati nastajajoče potrebe politike, povezane z razvojem tehnologij za alternativna goriva.

– Členi 14, 15 in 16 določajo pristop k upravljanju. To vključuje obveznosti poročanja, ki ustrezajo določbam za države članice o nacionalnih okvirih politike in nacionalnih poročilih o napredku v interaktivnem procesu s Komisijo. Določa tudi zahteve za Komisijo, da poroča o nacionalnih okvirih politike držav članic in poročilih o napredku.

– Člen 17 zajema zahteve glede informacij za uporabnike v obliki oznak za gorivo in zahteve glede informacij o primerjavi cen goriva.

– Člen 18 določa zahteve za zagotavljanje podatkov za upravljavce ali lastnike javno dostopnih polnilnih ali oskrbovalnih mest o razpoložljivosti in dostopnosti nekaterih vrst statičnih in dinamičnih podatkov, vključno z ustanovitvijo organizacije za identifikacijsko registracijo za izdajo identifikacijskih oznak. Ta člen prav tako pooblašča Komisijo, da sprejme dodatne delegirane akte za določitev nadaljnjih elementov, kot je potrebno.

– Člen 19 vsebuje določbe za skupne tehnične specifikacije, ki bodo dopolnile obstoječe skupne tehnične specifikacije z vrsto novih področij, za katera bo Komisija lahko sprejemala nove delegirane akte. Te bodo po potrebi temeljile na standardih, ki jih razvijajo evropske organizacije za standardizacijo.

– Člen 20 se nanaša na uporabo delegacij v zvezi z določbami o zagotavljanju podatkov in skupnih tehničnih specifikacijah.

– Člen 21 se nanaša na nadaljevanje postopka odbora v skladu z novo uredbo.

– Členi 22, 23 in 24 določajo pogoje za pregled in začetek veljavnosti te uredbe.

Predlog vključuje priloge:

– Priloga I vsebuje podrobne določbe o nacionalnem poročanju držav članic, ki zagotavljajo dosledno in primerljivo poročanje v podporo izvajanju te uredbe.

– Priloga II se nanaša na seznam področij, na katerih se skupne tehnične specifikacije v skladu s to uredbo uporabljajo za notranji trg ali jih bo treba sprejeti v skladu s to uredbo z delegiranimi akti na področjih, na katerih je za nov tehnološki razvoj potrebna določitev skupnih tehničnih specifikacij.

– Priloga III določa zahteve za države članice, ki bodo kategorizirale svoje poročanje o uvedbi električnih vozil in polnilne infrastrukture.

– Priloga IV vsebuje korelacijsko tabelo.

2021/0223 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[1],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[2],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta[3] je določen okvir za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva. V Sporočilu Komisije o uporabi navedene direktive[4] je opozorjeno, da razvoj polnilne in oskrbovalne infrastrukture v Uniji ni enakomeren, ter na to, da ta infrastruktura ni dovolj interoperabilna in prijazna do uporabnikov. Opozorjeno je, da ni jasne skupne metodologije za določanje ciljev in sprejemanje ukrepov v okviru nacionalnih okvirov politike, ki jih zahteva Direktiva 2014/94/EU, kar je privedlo do položaja, v katerem se raven ambicioznosti pri določanju ciljev in v podpornih politikah med državami članicami zelo razlikuje.

(2) Različni instrumenti prava Unije že določajo cilje za goriva iz obnovljivih virov. Direktiva 2018/2001/EU Evropskega parlamenta in Sveta[5] na primer določa cilj 14-odstotnega tržnega deleža obnovljivih virov v gorivih za promet.

(3) Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta[6] in Sveta ter Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta[7] že določata standarde emisijskih vrednosti CO_2 za

---

1 UL C , , str. .

2 UL C , , str. .

3 Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

6 Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter za nekatera težka vozila. Ti instrumenti bi morali pospešiti zlasti uvajanje brezemisijskih vozil in s tem ustvariti povpraševanje po polnilni in oskrbovalni infrastrukturi.

(4) Pobudi ReFuelEU za letalstvo[8] in FuelEU za pomorstvo[9] bi morali okrepiti proizvodnjo trajnostnih alternativnih goriv in njihovo uvajanje v letalski in pomorski promet. Medtem ko se lahko zahteve glede uporabe trajnostnih letalskih goriv v veliki meri opirajo na obstoječo oskrbovalno infrastrukturo, so za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo potrebne naložbe. Pobuda FuelEU za pomorstvo določa zlasti zahteve za uporabo električne energije z obale, ki jih je mogoče izpolniti le, če se v pristaniščih TEN-T vzpostavi ustrezna raven oskrbe z električno energijo z obale. Vendar pa ti pobudi ne vsebujeta določb o potrebni infrastrukturi za gorivo, ki so predpogoj za doseganje ciljev.

(5) Zato bi bilo treba vse načine prometa obravnavati v enem instrumentu, ki bi moral upoštevati različne vrste alternativnih goriv. Uporaba tehnologij za brezemisijske pogonske sisteme je na različnih stopnjah zrelosti v različnih načinih prometa. Zlasti v cestnem sektorju se hitro uvajajo akumulatorska električna in priključna hibridna vozila. Na trgih so na voljo tudi cestna vozila na vodikove gorivne celice. Poleg tega se v različnih projektih in v prvih komercialnih dejavnostih trenutno uporabljajo manjša plovila na vodik in akumulatorska električna plovila ter vlaki na vodikove gorivne celice, v naslednjih letih pa se pričakuje popolna komercialna uvedba. Nasprotno pa sta letalski in vodni sektor še naprej odvisna od tekočih in plinastih goriv, saj se pričakuje, da bodo brezemisijske in nizkoemisijske rešitve za pogonske sklope vstopile na trg šele okoli leta 2030, zlasti za letalski sektor celo pozneje, pri čemer bo popolna komercializacija zahtevala svoj čas. Uporaba fosilnih plinastih ali tekočih goriv je mogoča le, če je jasno vključena v odločno pot razogljičenja, ki je v skladu z dolgoročnim ciljem podnebne nevtralnosti v Uniji, zaradi česar je treba povečati mešanje z gorivi iz obnovljivih virov, kot so biometan, napredna biogoriva ali obnovljiva in nizkoogljična sintetična plinasta in tekoča goriva, ali fosilna goriva nadomestiti z njimi.

(6) Takšna biogoriva in sintetična goriva, ki nadomeščajo dizelsko, bencinsko in reaktivno gorivo, se lahko proizvajajo iz različnih surovin in se lahko v zelo visokih razmerjih vmešajo v fosilna goriva. Tehnično se lahko z manjšimi prilagoditvami uporabljajo z obstoječo tehnologijo vozil. Obnovljivi metanol se lahko uporablja tudi za plovbo po celinskih plovnih poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah. S sintetičnimi in parafinskimi gorivi je mogoče zmanjšati uporabo virov fosilnih goriv pri oskrbi prometa z energijo. Vsa ta goriva je mogoče distribuirati, skladiščiti in uporabljati z obstoječo infrastrukturo ali po potrebi z infrastrukturo iste vrste.

(7) Utekočinjeni zemeljski plin (UZP) bo verjetno še naprej pomemben v pomorskem prometu, kjer trenutno ekonomsko uspešna tehnologija za brezemisijske pogonske sklope ni na voljo. V sporočilu z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost“ je poudarjeno, da bodo brezemisijske morske ladje postale pripravljene za trg do leta 2030. Zaradi dolge življenjske dobe ladij bi se morala flota preoblikovati postopoma. V nasprotju s pomorskim prometom bi morale tehnologije za brezemisijske pogonske sklope, kot sta vodik in elektrika, za celinske plovne poti z

---

7 Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

običajno manjšimi plovili in krajšimi razdaljami hitreje vstopiti na trge. Pričakuje se, da utekočinjeni zemeljski plin v tem sektorju ne bo več imel pomembne vloge. Goriva za promet, kot je utekočinjeni zemeljski plin, je treba vedno bolj razogljičevati z mešanjem/nadomeščanjem z utekočinjenim biometanom (LBM) ali na primer z obnovljivimi in nizkoogljičnimi sintetičnimi plinastimi e-gorivi (e-plini). Ta razogljičena goriva je mogoče uporabiti v isti infrastrukturi kot plinasta fosilna goriva, kar omogoča postopen prehod na razogljičena goriva.

(8) V sektorju težkih vozil v cestnem prometu so tovornjaki na utekočinjeni zemeljski plin popolnoma dozoreli. Po eni strani skupni scenariji, ki podpirajo strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, načrt za uresničitev podnebnih ciljev ter revidirani scenariji modeliranja „Pripravljeni na 55“ kažejo na omejeno vlogo plinastih goriv, ki bodo vedno bolj razogljičena za cestni promet težkih vozil, zlasti v segmentu prevoza na dolge razdalje. Poleg tega naj bi vozila na utekočinjeni naftni plin in stisnjeni zemeljski plin, za katera že obstaja zadostno infrastrukturno omrežje po vsej Uniji, postopoma nadomestili brezemisijski pogonski sklopi, zato se šteje, da je za uvajanje infrastrukture za utekočinjeni zemeljski plin, ki lahko enakovredno oskrbuje z razogljičenimi gorivi, potrebna le omejena usmerjena politika, da se zapolnijo preostale vrzeli v glavnih omrežjih.

(9) Vzpostavljanje javno dostopne polnilne infrastrukture za lahka električna vozila je v Uniji neenakomerno. Nadaljnja neenakomerna distribucija bi ogrozila uvajanje takšnih vozil in omejila povezljivost po vsej Uniji. Nadaljnje razhajanje v političnih ciljih in pristopih na nacionalni ravni ne bo ustvarilo dolgoročne gotovosti, potrebne za velike tržne naložbe. Obvezni minimalni cilji za države članice na nacionalni ravni bi zato morali zagotoviti usmeritve politike in dopolnjevati nacionalne okvire politike. Ta pristop bi moral združevati nacionalne cilje, ki temeljijo na voznih parkih, s cilji, ki temeljijo na razdalji, za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T). Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznih parkih, bi morali zagotoviti, da bi bilo uvajanje vozil v vsaki državi članici usklajeno z vzpostavitvijo zadostne javno dostopne polnilne infrastrukture. Cilji za omrežje TEN-T, ki temeljijo na razdalji, bi morali zagotoviti popolno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mest ter tako zagotoviti enostavno in nemoteno potovanje po vsej Uniji.

(10) Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznem parku, bi morali biti določeni na podlagi skupnega števila registriranih električnih vozil v tej državi članici v skladu s skupno metodologijo, ki upošteva tehnološki razvoj, kot je povečan doseg električnih vozil ali vse večji prodor hitrih polnilnih mest na trg, ki lahko napolnijo večje število vozil kot običajna polnilna mesta. Metodologija mora upoštevati tudi različne vzorce polnjenja akumulatorskih električnih in priključnih hibridnih vozil. Metodologija, ki določa nacionalne cilje, ki temeljijo na voznem parku, na podlagi skupne največje izhodne moči javno dostopne polnilne infrastrukture, bi morala omogočati prožnost pri izvajanju različnih tehnologij polnjenja v državah članicah.

(11) Izvajanje v državah članicah bi moralo zagotoviti, da se namesti zadostno število javno dostopnih polnilnih mest, zlasti na postajah javnega prometa, kot so pristaniški potniški terminali, letališča ali železniške postaje. Vzpostaviti bi bilo treba tudi zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka vozila, da bi se povečala praktičnost za potrošnike, zlasti v omrežju TEN-T, da bi se zagotovila popolna čezmejna povezljivost in omogočil promet električnih vozil po vsej Uniji.

(12) Lastniki električnih vozil bi morali v veliki meri uporabljati polnilna mesta v svojih prostorih ali na skupnih parkirišč v stanovanjskih in nestanovanjskih stavbah.

Medtem ko je vzpostavitev infrastrukture za napeljavo vodov in polnilnih mest v navedenih stavbah urejena z Direktivo 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta[10], bi morale države članice pri načrtovanju vzpostavitve javno dostopnih polnilnih mest upoštevati razpoložljivost take zasebne infrastrukture.

(13) Električna težka vozila potrebujejo izrazito drugačno polnilno infrastrukturo kot lahka vozila. Vendar javno dostopna infrastruktura za električna težka vozila v Uniji trenutno skorajda ni na voljo. Kombinirani pristop s cilji, ki temeljijo na razdalji, vzdolž omrežja TEN-T, cilji za infrastrukturo za polnjenje čez noč in cilji na urbanih vozliščih bi moral zagotoviti, da se v vsej Uniji vzpostavi zadostna pokritost z javno dostopno infrastrukturo za električna težka vozila, da bi se podprlo pričakovano tržno uvajanje akumulatorskih električnih težkih vozil.

(14) Vzpostaviti bi bilo treba tudi zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za težka vozila v omrežju TEN-T, da bi se zagotovila popolna povezljivost po vsej Uniji. Ta infrastruktura bi morala imeti zadostno izhodno moč, da bi omogočala polnjenje vozila v času zakonsko določenega odmora voznika. Težka vozila bi morala imeti tudi možnost, da bi poleg hitrih polnilnih mest vzdolž omrežja uporabljala javno dostopno polnilno infrastrukturo za nočno polnjenje vzdolž glavnega transportnega omrežja, kar bi posebej podpiralo elektrifikacijo sektorja na dolge razdalje.

(15) Polnilno infrastrukturo vzdolž omrežja TEN-T bi bilo treba dopolniti s hitro javno dostopno polnilno infrastrukturo v urbanih vozliščih. Ta infrastruktura je potrebna zlasti za zagotavljanje možnosti polnjenja za dostavne tovornjake in za polnjenje na namembni lokaciji za tovornjake za prevoz na dolge razdalje, medtem ko bi bilo treba z nacionalnim ciljem, ki temelji na voznem parku, zagotavljati polnilna mesta za lahka vozila tudi v urbanih območjih.

(16) Vzpostavitev polnilne infrastrukture je prav tako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da se zagotovi nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Javni organi bi morali sprejeti ukrepe v okviru vzpostavitve revidiranih nacionalnih okvirov politike, da bi se zagotovila ustrezna infrastruktura za nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji.

(17) Javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta na primer vključujejo zasebna polnilna ali oskrbovalna mesta, ki so dostopna javnosti in so na javnih ali zasebnih zemljiščih, kot so javna parkirišča ali parkirišča supermarketov. Polnilno ali oskrbovalno mesto na zasebnem zemljišču, ki je dostopno splošni javnosti, bi bilo treba šteti za javno dostopno tudi v primerih, ko je dostop omejen na določeno splošno skupino uporabnikov, na primer na stranke. Polnilna ali oskrbovalna mesta za sheme souporabe avtomobilov bi se morala šteti kot dostopna javnosti le, če so izrecno dostopna tretjim uporabnikom. Polnilna ali oskrbovalna mesta na zasebnih zemljiščih, do katerih je dostop omejen na določen omejen krog oseb, kot so parkirišča v poslovnih stavbah, do katerih imajo dostop samo zaposleni ali pooblaščene osebe, se ne bi smela šteti za javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta.

(18) Polnilna postaja je ena sama fizična naprava za polnjenje električnih vozil. Vsaka postaja ima teoretično največjo izhodno moč, izraženo v kW. Vsaka postaja ima vsaj eno polnilno mesto, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo naenkrat. Število polnilnih mest na polnilni postaji določa število vozil, ki jih je mogoče na tej postaji polniti v določenem trenutku. Kadar se na tej polnilni postaji v določenem trenutku polni več

[10] Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetski učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

kot eno vozilo, se največja izhodna moč porazdeli na različna polnilna mesta, tako da je moč, zagotovljena na vsakem posameznem polnilnem mestu, nižja od izhodne moči te postaje. Polnilni park je sestavljen iz ene ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji, vključno z namenskimi parkirišči ob njih, odvisno od posameznega primera. Za cilje, določene v tej uredbi za polnilne parke, se lahko najmanjša izhodna moč, potrebna za te polnilne parke, zagotovi z eno ali več polnilnimi postajami.

(19) Možnost razvoja naprednih digitalnih storitev, vključno s pogodbenimi plačilnimi rešitvami, in zagotovitve preglednih informacij za uporabnike z uporabo digitalnih sredstev je odvisna od vzpostavitve digitalno povezanih in pametnih polnilnih mest, ki podpirajo vzpostavitev digitalno povezane in interoperabilne infrastrukture[11]. Ta pametna polnilna mesta bi morala vključevati sklop fizičnih atributov in tehničnih specifikacij (strojna in programska oprema), ki so potrebni za pošiljanje in sprejemanje podatkov v realnem času, kar bi omogočilo pretok informacij med akterji na trgu, ki so odvisni od teh podatkov za popoln razvoj izkušnje polnjenja, vključno z upravljavci polnilnih mest, ponudniki mobilnostnih storitev, platformami za e-gostovanje, operaterji distribucijskih sistemov in, nazadnje, končnimi potrošniki.

(20) Sistemi naprednega merjenja, kot so opredeljeni v Direktivi (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta[12], omogočajo izdelavo sprotnih podatkov, ki so potrebni za zagotovitev stabilnosti mreže in spodbujanje gospodarne uporabe storitev polnjenja. Z zagotavljanjem merjenja energije v realnem času ter natančnih in preglednih informacij o stroških ti sistemi v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti spodbujajo polnjenje v času nizkega splošnega povpraševanja po električni energiji in nizkih cen energije. Uporaba sistemov naprednega merjenja v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti lahko optimizira polnjenje, kar koristi elektroenergetskemu sistemu in končnemu uporabniku. Države članice bi morale spodbujati uporabo sistema naprednega merjenja za polnjenje električnih vozil na javno dostopnih polnilnih postajah, kadar je to tehnično izvedljivo in ekonomsko sprejemljivo, ter zagotoviti, da ti sistemi izpolnjujejo zahteve iz člena 20 Direktive (EU) 2019/444.

(21) Zaradi vse večjega števila električnih vozil v cestnem, železniškem in pomorskem prometu ter drugih načinih prometa bo treba postopke polnjenja optimizirati in jih upravljati na način, ki ne bo povzročal zastojev in bo v celoti izkoriščal razpoložljivost električne energije iz obnovljivih virov in nizke cene električne energije v sistemu. Zlasti pametno polnjenje lahko dodatno olajša integracijo električnih vozil v elektroenergetski sistem, saj omogoča prilagajanje odjema prek agregiranja in prilagajanje odjema na podlagi cene. Integracijo sistema je mogoče še olajšati z dvosmernim polnjenjem (vozilo-omrežje). Vsa običajna polnilna mesta, na katerih so vozila običajno parkirana dalj časa, bi zato morala podpirati pametno polnjenje.

(22) Razvoj infrastrukture za električna vozila, interakcija te infrastrukture z elektroenergetskim sistemom ter pravice in odgovornosti, dodeljene različnim akterjem na trgu električne mobilnosti, morajo biti skladni z načeli, določenimi v Direktivi (EU) 2019/944. V tem smislu bi morali operaterji distribucijskih sistemov nediskriminatorno sodelovati z vsemi osebami, ki postavljajo ali upravljajo javno dostopna polnilna mesta, države članice pa bi morale zagotoviti, da bi bila lahko

---

[11] V skladu z načeli iz sporočila za naslovom Evropski okvir interoperabilnosti – strategija za izvajanje, COM(2017) 134 final.

[12] Direktiva (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o skupnih pravilih notranjega trga električne energije in spremembi Direktive 2012/27/EU (UL L 158, 14.6.2019, str. 125).

oskrba z električno energijo za polnilno mesto predmet pogodbe z dobaviteljem, ki ni subjekt, ki dobavlja električno energijo gospodinjstvu ali prostorom, v katerih je to polnilno mesto. Dostop dobaviteljev električne energije iz Unije do polnilnih mest ne bi smel posegati v odstopanja iz člena 66 Direktive (EU) 2019/944.

(23) Vzpostavitev in delovanje polnilnih mest za električna vozila bi morala biti razvita kot konkurenčni trg, odprt za vse stranke, zainteresirane za uvedbo ali upravljanje infrastrukture za polnjenje. Glede na omejene nadomestne lokacije na avtocestah so zlasti zaskrbljujoče obstoječe koncesije za avtoceste, na primer za konvencionalne bencinske črpalke ali počivališča, saj lahko trajajo zelo dolgo in so včasih celo brez določenega končnega datuma. Države članice bi si morale v največji možni meri in v skladu z Direktivo (EU) 2014/23 Evropskega parlamenta in Sveta[13] prizadevati za konkurenčno podeljevanje novih koncesij, zlasti za polnilne postaje na obstoječih avtocestnih počivališčih ali ob njih, da se omejijo stroški vzpostavljanja in omogočijo novi udeleženci na trgu.

(24) Preglednost cen je ključnega pomena za zagotovitev nemotenega in enostavnega polnjenja in oskrbovanja z gorivom. Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba pred začetkom polnjenja ali oskrbe z gorivom zagotoviti točne informacije o cenah. Ceno bi bilo treba sporočiti na jasno strukturiran način, da bi lahko končni uporabniki prepoznali različne stroškovne komponente.

(25) Pojavljajo se nove storitve, zlasti za podporo uporabi električnih vozil. Subjekti, ki ponujajo navedene storitve, na primer ponudniki mobilnostnih storitev, bi morali imeti možnost poslovanja pod poštenimi tržnimi pogoji. Upravljavci polnilnih mest zlasti ne bi smeli neupravičeno prednostno obravnavati nobenega od teh ponudnikov storitev, na primer z neupravičenimi razlikami pri cenah, ki bi lahko ovirale konkurenco in na koncu privedle do višjih cen za potrošnike. Komisija bi morala spremljati razvoj trga polnjenja. Komisija bo pri pregledu uredbe sprejela ukrepe, kadar bo to potrebno zaradi razvoja trga, na primer omejitev storitev za končne uporabnike ali poslovnih praks, ki lahko omejijo konkurenco.

(26) Motorna vozila na vodikov pogon so trenutno na trgu prisotna v zelo majhnem številu. Vendar je izgradnja zadostne infrastrukture za dovod vodika ključnega pomena za to, da se omogoči širša uporaba motornih vozil na vodikov pogon, kot je predvideno v strategiji Komisije za vodik za podnebno nevtralno Evropo[14]. Trenutno so oskrbovalna mesta za vodik uvedena le v nekaj državah članicah in večinoma niso primerna za težka vozila, kar ne omogoča prometa vozil na vodikov pogon po Uniji. Obvezni cilji za vzpostavitev javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik bi morali zagotoviti, da se v jedrnem omrežju TEN-T vzpostavi dovolj gosto omrežje oskrbovalnih mest za vodik, da se omogoči nemoteno potovanje lahkih in težkih vozil na vodik po vsej Uniji.

(27) Vozila na vodik bi morala imeti možnost oskrbe z gorivom na namembni lokaciji, ki je običajno v mestnem območju, ali v njeni bližini. Za zagotovitev, da je javno dostopno oskrbovanje na namembni lokaciji mogoče vsaj na glavnih urbanih območjih, bi morala vsa urbana vozlišča, kot so opredeljena v Uredbi (EU) št. 1315/2013

[13] Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1).

[14] COM(2020) 301 final.

Evropskega parlamenta in Sveta[15] , zagotavljati takšne oskrbovalne postaje. V urbanih vozliščih bi morali javni organi razmisliti o uvedbi postaj v multimodalnih tovornih središčih, saj so ta tipična namembna lokacija za težka vozila, poleg tega pa bi lahko z vodikom oskrbovala tudi druge načine prometa, kot sta železniški in celinski ladijski promet.

(28) V zgodnji fazi uvajanja na trg je še vedno določena stopnja negotovosti v zvezi z vrsto vozil, ki bodo prišla na trg, in v zvezi z vrsto tehnologij, ki se bodo široko uporabljale. Kot je navedeno v sporočilu Komisije z naslovom „Strategija za vodik za podnebno nevtralno Evropo“[16], je bil segment težkih vozil opredeljen kot najverjetnejši segment za zgodnjo množično uporabo vozil na vodikov pogon. Zato bi se morala oskrbovalna infrastruktura za vodik predhodno osredotočiti na ta segment, hkrati pa bi morala lahkim vozilom omogočiti oskrbo z gorivom na javno dostopnih oskrbovalnih postajah za vodik. Za zagotovitev interoperabilnosti bi morale vse javno dostopne postaje za vodik vozila oskrbovati vsaj s plinastim vodikom pri 700 barih. Pri uvedbi infrastrukture bi bilo treba upoštevati tudi pojav novih tehnologij, kot je tekoči vodik, ki omogočajo večji doseg težkih vozil in so prednostna tehnološka izbira nekaterih proizvajalcev vozil. V ta namen bi moralo minimalno število oskrbovalnih postaj za vodik poleg oskrbe s plinastim vodikom pri 700 bar zagotavljati tudi oskrbo s tekočim vodikom.

(29) V Uniji so vzpostavljena številna polnilna mesta za utekočinjeni zemeljski plin, ki so že temelj za promet težkih vozil na utekočinjeni zemeljski plin. Jedrno omrežje TEN-T bi moralo ostati osnova za vzpostavitev infrastrukture za utekočinjeni zemeljski plin in postopoma za utekočinjeni biometan, saj pokriva glavne prometne tokove in omogoča čezmejno povezljivost po vsej Uniji. V Direktivi 2014/94/EU je priporočeno, da se takšna oskrbovalna mesta namestijo na vsakih 400 km v jedrnem omrežju TEN-T, vendar ostajajo nekatere omejene vrzeli v omrežju za dosego tega cilja. Države članice bi morale do leta 2025 doseči ta cilj in zapolniti preostale vrzeli, nato pa bi se moral cilj prenehati uporabljati.

(30) Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba omogočiti enostavno in priročno plačevanje na vseh javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ne da bi bilo treba skleniti pogodbo z upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta ali s ponudnikom mobilnostnih storitev. Zato bi morala vsa javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje sprejeti plačilne instrumente, ki se v Uniji pogosto uporabljajo, zlasti elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve. Ta priložnostna metoda plačevanja bi morala biti vedno na voljo potrošnikom, tudi če so na polnilnem ali oskrbovalnem mestu na voljo pogodbena plačila.

(31) Prometna infrastruktura bi morala omogočati nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, vključno z invalidi in starejšimi osebami. Načeloma bi morale biti lokacije vseh polnilnih in oskrbovalnih postaj ter tudi same polnilne in oskrbovalne postaje zasnovane tako, da jih lahko uporablja čim večji del javnosti, zlasti starejše osebe, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidi. To bi moralo vključevati na primer zagotavljanje, da je okoli parkirišča dovolj prostora, da polnilna postaja ni nameščena na površini z robniki, da so gumbi ali zaslon polnilne postaje na ustrezni višini ter da

[15] Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

[16] COM(2020) 301 final.

je teža polnilnih in oskrbovalnih kablov takšna, da z njimi zlahka ravnajo osebe z omejeno močjo. Poleg tega bi moral biti uporabniški vmesnik zadevnih polnilnih postaj dostopen. V tem smislu bi se morale za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo uporabljati zahteve glede dostopnosti iz prilog I in III k Direktivi 2019/882[17].

(32) Naprave za oskrbo z električno energijo z obale so lahko vir čiste energije za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh in prispevajo k zmanjšanju vpliva morskih ladij in plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh na okolje. V okviru pobude FuelEU za pomorstvo morajo upravljavci kontejnerskih in potniških ladij upoštevati določbe za zmanjšanje emisij ladij na privezu. Z obveznimi cilji za vzpostavitev bi bilo treba zagotoviti, da ima sektor v morskih pristaniščih jedrnega in celovitega omrežja TEN-T na voljo zadostno oskrbo z električno energijo z obale za izpolnjevanje teh zahtev. Uporaba teh ciljev za vsa morska pristanišča omrežja TEN-T bi morala zagotoviti enake konkurenčne pogoje za pristanišča.

(33) Kontejnerske in potniške ladje, tj. kategorije ladij, ki proizvajajo največjo količino emisij na ladjo na privezu, bi morale imeti prednost pri oskrbi z električno energijo z obale. Da bi se upoštevale značilnosti povpraševanja po električni energiji različnih potniških ladij na privezu in značilnosti delovanja pristanišča, je treba razlikovati med zahtevami za potniške ladje ro-ro in visokohitrostna potniška plovila ter zahtevami za druge potniške ladje.

(34) Pri teh ciljih bi bilo treba upoštevati vrste oskrbovanih plovil in njihov obseg prometa. Morska pristanišča z majhnim obsegom prometa nekaterih kategorij ladij bi morala biti izvzeta iz obveznih zahtev za ustrezne kategorije ladij na podlagi najmanjšega obsega prometa, da se prepreči namestitev zmogljivosti, ki bi bile premalo izkoriščene. Podobno namen obveznih ciljev ne bi smelo biti največje povpraševanje, temveč dovolj velik obseg, da bi se preprečile premalo izkoriščene zmogljivosti in upoštevale značilnosti delovanja pristanišča. Pomorski promet je pomemben člen za kohezijo in gospodarski razvoj otokov v Uniji. Zmogljivost proizvodnje energije na teh otokih morda ne bo vedno zadostovala za potrebe po električni energiji za zagotavljanje oskrbe z električno energijo z obale. V tem primeru bi bilo treba otoke izvzeti iz te zahteve, razen če in dokler takšna električna povezava s celino ni končana ali dokler ne zadošča lokalna zmogljivost iz čistih virov energije.

(35) Jedrno omrežje oskrbovalnih mest za UZP v morskih pristaniščih bi moralo biti vzpostavljeno do leta 2025. Oskrbovalna mesta za UZP vključujejo terminale za UZP, rezervoarje, mobilne rezervoarje, plovila z rezervoarjem in barže.

(36) Oskrba mirujočih zrakoplovov z električno energijo na letališčih bi morala nadomestiti porabo tekočega goriva s čistejšim virom energije v agregatih na zrakoplovu (uporaba pomožne pogonske enote) ali na tleh. To bi moralo zmanjšati emisije onesnaževal in hrupa, izboljšati kakovost zraka in zmanjšati vpliv na podnebne spremembe. Zato bi bilo treba vsem dejavnostim komercialnega prevoza omogočiti uporabo zunanje oskrbe z električno energijo, ko so zrakoplovi parkirani na izhodih ali na drugih mestih na letališki ploščadi na letališčih v omrežju TEN-T.

(37) Države članice so v skladu s členom 3 Direktive 2014/94/EU vzpostavile nacionalne okvire politike, v katerih so opisani njihovi načrti in cilji za zagotovitev izpolnjevanja teh ciljev. Pri oceni nacionalnega okvira politike in oceni Direktive 2014/94/EU je bila poudarjena potreba po večji ambicioznosti in bolje usklajenem pristopu med državami

[17] Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70).

članicami glede na pričakovano pospešitev uvajanja vozil na alternativna goriva, zlasti električnih vozil. Poleg tega bodo za izpolnitev ciljev evropskega zelenega dogovora potrebne alternative fosilnim gorivom v vseh načinih prometa. Obstoječe nacionalne okvire politike bi bilo treba revidirati, da bodo jasno opisovali, kako bodo države članice izpolnile veliko večjo potrebo po javno dostopni polnilni in oskrbovalni infrastrukturi, kot je izraženo v obveznih ciljih. Revidirani okviri bi morali enako obravnavati vse načine prometa, vključno s tistimi, za katere ni obveznih ciljev za vzpostavitev.

(38) Revidirani nacionalni okviri politike bi morali vključevati podporne ukrepe za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi, vključno z infrastrukturo, ki jo je treba vzpostaviti, in sicer v tesnem sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi ter z zadevno industrijo, pri tem pa upoštevati potrebe malih in srednjih podjetij. Poleg tega bi morali revidirani okviri opisati splošni nacionalni okvir za načrtovanje, izdajanje dovoljenj in javno naročanje take infrastrukture, vključno z opredeljenimi ovirami in ukrepi za njihovo odpravo, da se lahko doseže hitrejša uvedba infrastrukture.

(39) Komisija bi morala olajšati oblikovanje in izvajanje revidiranih nacionalnih okvirov politike držav članic z izmenjavo informacij in najboljših praks med državami članicami.

(40) Za spodbujanje alternativnih goriv in razvoj ustrezne infrastrukture bi morali nacionalni okviri politike vključevati podrobne strategije za spodbujanje alternativnih goriv v sektorjih, ki jih je težko razogljičiti, kot so letalstvo, pomorski promet, promet po celinskih plovnih poteh in železniški promet v segmentih omrežja, ki jih ni mogoče elektrificirati. Zlasti bi morale države članice razviti jasne strategije za razogljičenje prometa po celinskih plovnih poteh v omrežju TEN-T v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami. Razviti bi bilo treba tudi dolgoročne strategije za razogljičenje pristanišč in letališč TEN-T, zlasti s poudarkom na vzpostavitvi infrastrukture za nizkoemisijska in brezemisijska plovila in zrakoplove ter za železniške proge, ki ne bodo elektrificirane. Na podlagi teh strategij bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi za navedene sektorje določila več obveznih ciljev.

(41) Države članice bi morale v tesnem sodelovanju z akterji iz zasebnega sektorja, ki bi morali imeti ključno vlogo pri podpiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uporabiti različne regulativne in neregulativne spodbude in ukrepe za doseganje obveznih ciljev in izvajanje svojih nacionalnih okvirov politike.

(42) V skladu z Direktivo 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta[18] so minimalni nacionalni deleži javnih naročil rezervirani za čiste in brezemisijske avtobuse, kadar čisti avtobus uporablja alternativna goriva, kot so opredeljena v členu 2, točka 3, te uredbe. Ker vse več organov javnega prevoza in javnih prevoznikov prehaja na čiste in brezemisijske avtobuse, da bi dosegli te cilje, bi morale države članice v svoje nacionalne okvire politike kot ključni element vključiti ciljno usmerjeno spodbujanje in razvoj potrebne avtobusne infrastrukture. Države članice bi morale vzpostaviti in vzdrževati ustrezne instrumente za spodbujanje vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture tudi za vozne parke za lastne potrebe, zlasti za čiste in brezemisijske avtobuse na lokalni ravni.

(43) Zaradi čedalje večjega števila vrst goriva za motorna vozila in nenehnega povečevanja cestne mobilnosti državljanov po vsej Uniji potrebujejo uporabniki vozil jasne in

[18] Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

razumljive informacije o gorivih na oskrbovalnih mestih in združljivosti njihovega vozila z različnimi gorivi ali oskrbovalnimi mesti na trgu Unije. Države članice bi morale imeti možnost, da se odločijo za izvedbo teh ukrepov obveščanja tudi za vozila, dana na trg pred 18. novembrom 2016.

(44) Preproste in lahko primerljive informacije o cenah različnih goriv bi bile lahko za uporabnike vozil pomembne, da bi lahko ti bolje ocenili relativne cene posameznih goriv, ki so na voljo na trgu. Zato bi bilo treba primerjavo med cenami na enoto nekaterih alternativnih goriv in konvencionalnih goriv, izraženo kot „cena goriva na 100 km“, v informativne namene prikazati na vseh ustreznih oskrbovalnih postajah.

(45) Potrošnikom je treba zagotoviti zadostne informacije o geografski lokaciji, značilnostih in storitvah, ki so na voljo na javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih za alternativna goriva, zajeta v tej uredbi. Zato bi morale države članice zagotoviti, da upravljavci ali lastniki javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest dajo na voljo ustrezne statične in dinamične podatke. Določiti bi bilo treba zahteve glede vrst podatkov v zvezi z razpoložljivostjo in dostopnostjo ustreznih podatkov, povezanih s polnjenjem in oskrbovanjem, na podlagi rezultatov ukrepa za podporo programa z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi oznakami, povezanimi z akterji električne mobilnosti“.

(46) Podatki bi morali imeti temeljno vlogo pri ustreznem delovanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture. Oblika, pogostost in kakovost, v kateri bi morali biti ti podatki na voljo in dostopni, bi morale določati splošno kakovost infrastrukturnega ekosistema za alternativna goriva, ki bi ustrezala potrebam uporabnikov. Poleg tega bi morali biti ti podatki usklajeno dostopni v vseh državah članicah. Zato bi bilo treba podatke zagotoviti v skladu z zahtevami iz Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta[19] za nacionalne dostopovne točke.

(47) Ključnega pomena je, da lahko vsi akterji v ekosistemu električne mobilnosti enostavno komunicirajo prek digitalnih sredstev, da se končnim uporabnikom zagotovi najboljša kakovost storitev. Za to so potrebni edinstveni identifikatorji ustreznih akterjev v vrednostni verigi. V ta namen bi morale države članice imenovati organizacijo za identifikacijsko registracijo za izdajo in upravljanje edinstvenih identifikacijskih oznak, da bi identificirale vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev. Organizacija za identifikacijsko registracijo bi morala zbirati informacije o identifikacijskih oznakah za električno mobilnost, ki se že uporabljajo v zadevni državi članici, po potrebi izdati nove oznake za električno mobilnost upravljavcem polnilnih mest in ponudnikom mobilnostnih storitev v skladu s skupno dogovorjeno logiko na ravni Unije, na podlagi katere so oblikovane identifikacijske oznake za električno mobilnost, omogočati izmenjavo in preverjanje edinstvenosti teh oznak za električno mobilnost prek morebitnega skupnega prihodnjega odložišča identifikacijske registracije. Komisija bi morala izdati tehnična navodila za ustanovitev take organizacije, pri čemer bi izhajala iz ukrepa za podporo programa z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi oznakami, povezanimi z akterji električne mobilnosti“.

[19] Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

(48) Pomorski promet in plovba po celinskih plovnih poteh potrebujeta nove standarde za olajšanje in utrditev vstopa alternativnih goriv na trg, in sicer v zvezi z oskrbo z električno energijo ter oskrbo z vodikom, metanolom in amonijakom, pa tudi standarde za komunikacijo med plovili in infrastrukturo.

(49) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) oblikuje enotne in mednarodno priznane varnostne in okoljske standarde za pomorski promet. Ob upoštevanju globalne narave pomorskega prometa bi se bilo treba izogibati navzkrižjem z mednarodnimi standardi. Evropska unija bi morala zato zagotoviti, da bi bile tehnične specifikacije za pomorski promet, sprejete na podlagi te uredbe, skladne z mednarodnimi predpisi, ki jih sprejme IMO.

(50) Tehnične specifikacije za interoperabilnost polnilnih in oskrbovalnih mest bi morale biti določene v evropskih ali mednarodnih standardih. Evropske organizacije za standardizacijo bi morale sprejeti evropske standarde v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta[20]. Ti standardi bi morali temeljiti na veljavnih mednarodnih standardih oziroma na tekočem razvoju mednarodne standardizacije, kadar je to ustrezno.

(51) Tehnične specifikacije iz Priloge II k Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta se še naprej uporabljajo, kot je določeno v navedeni direktivi.

(52) Komisija bi se morala pri uporabi te uredbe posvetovati z zadevnimi skupinami strokovnjakov, zlasti s forumom za trajnostni promet in Evropskim forumom za trajnostni pomorski promet. Takšno strokovno posvetovanje je zlasti pomembno, kadar namerava Komisija sprejeti delegirane ali izvedbene akte v skladu s to uredbo.

(53) Infrastruktura za alternativna goriva je področje, ki se hitro razvija. Če ni skupnih tehničnih specifikacij, je to ovira za vzpostavitev enotnega trga infrastrukture za alternativna goriva. Zato bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 PDEU za določitev tehničnih specifikacij za področja, na katerih skupne tehnične specifikacije še niso bile sprejete, vendar so potrebne. To bi moralo vključevati zlasti komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom, komunikacijo med polnilnim mestom in sistemom za upravljanje programske opreme za polnjenje (zaledni sistem), komunikacijo v zvezi s storitvijo gostovanja za električna vozila in komunikacijo z električnim omrežjem. Opredeliti je treba tudi ustrezen okvir upravljanja in vloge različnih akterjev, vključenih v komunikacijski ekosistem vozilo-omrežje. Poleg tega je treba upoštevati tehnološke novosti, kot so na primer električni cestni sistemi. Kar zadeva zagotavljanje podatkov, je treba zagotoviti dodatne vrste podatkov in tehnične specifikacije v zvezi z obliko, pogostostjo in kakovostjo, v kateri bi morali biti ti podatki na voljo in dostopni.

(54) Trg alternativnih goriv in zlasti brezemisijskih goriv je še vedno v začetni fazi razvoja, tehnologija pa se razvija hitro. To bi verjetno moralo vplivati na povpraševanje po alternativnih gorivih in posledično na infrastrukturo za alternativna goriva v različnih načinih prometa. Komisija bi morala zato to uredbo pregledati do konca leta 2026, zlasti v zvezi s cilji, določenimi za električna polnilna mesta za težka vozila, ter cilji za infrastrukturo za alternativna goriva za brezemisijska plovila in zrakoplove v vodnem prometu in letalstvu.

---

[20] Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).

(55) Ker cilja te uredbe, in sicer spodbujanja širšega razvoja trga alternativnih goriv, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, temveč je mogoče zaradi potrebnega ukrepanja, da se zagotovi povpraševanje po kritični masi vozil na alternativna goriva in stroškovno učinkovit razvoj evropske industrije ter da se omogoči mobilnost vozil na alternativna goriva po vsej Uniji, ta cilj lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja.

(56) Direktivo 2014/94/EU bi bilo zato treba razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa obvezne nacionalne cilje za vzpostavitev zadostne infrastrukture za alternativna goriva v Uniji za cestna vozila, plovila in mirujoče zrakoplove. Določa skupne tehnične specifikacije in zahteve v zvezi z informacijami za uporabnike, zagotavljanjem podatkov in plačili za infrastrukturo za alternativna goriva.

2. Ta uredba določa pravila za nacionalne okvire politike, ki jih sprejmejo države članice, vključno z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva na področjih, za katera obvezni cilji niso določeni na ravni Unije, in poročanjem o vzpostavitvi take infrastrukture.

3. Ta uredba vzpostavlja mehanizem poročanja za spodbujanje sodelovanja in zagotavlja zanesljivo spremljanje napredka. Mehanizem obsega strukturiran, pregleden in ponavljajoč se postopek med Komisijo in državami članicami za dokončno oblikovanje nacionalnih okvirov politike in njihovo poznejše izvajanje ter ustrezne ukrepe Komisije.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost kadar koli zahtevati in pridobiti podatke v strojno berljivi obliki, kot je opredeljena v členu 2, točka 5, Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962[21];

(2) „priložnostna cena“ pomeni ceno, ki jo upravljavec polnilnega ali oskrbovalnega mesta zaračuna končnemu uporabniku za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje;

(3) „alternativna goriva“ pomenijo goriva ali vire energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo ter ki lahko

[21] Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 z dne 18. decembra 2014 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 157, 23.6.2015, str. 21).

prispevajo k razogljičenju prometa in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja; vključujejo:

(a) „alternativna goriva za brezemisijska vozila“:

– električno energijo;

– vodik;

– amonijak;

(b) „goriva iz obnovljivih virov“:

– biomasna goriva in pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, točka 27 in točka 33, Direktive (EU) 2018/2001;

– sintetična in parafinska goriva, vključno z amonijakom, proizvedena iz energije iz obnovljivih virov;

(c) „alternativna fosilna goriva“ za prehodno fazo:

– zemeljski plin v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP);

– utekočinjeni naftni plin (UNP);

– sintetična in parafinska goriva, proizvedena iz energije iz neobnovljivih virov;

(4) „letališče jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T“ pomeni letališče, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;

(5) „upravni organ letališča“, kot je opredeljen v členu 2, točka 2, Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta[22];

(6) „avtomatsko ugotavljanje istovetnosti“ pomeni ugotavljanje istovetnosti vozila na polnilnem mestu prek priključka za polnjenje ali telematike;

(7) „razpoložljivost podatkov“ pomeni obstoj podatkov v digitalni strojno berljivi obliki;

(8) „akumulatorsko električno vozilo“ pomeni električno vozilo, ki ga poganja izključno elektromotor in nima sekundarnega pogonskega vira;

(9) „dvosmerno polnjenje“ pomeni pametno polnjenje, pri katerem je mogoče smer toka električne energije obrniti, kar omogoča tok električne energije iz akumulatorja v polnilno mesto, na katerega je priključen;

(10) „priključek“ pomeni fizični vmesnik med polnilnim mestom in električnim vozilom, prek katerega se izmenjuje električna energija;

(11) „komercialni zračni prevoz“ pomeni zračni prevoz, kot je opredeljen v členu 3, točka 24, Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta[23];

(12) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je namenjena izključno za prevoz kontejnerjev v podpalubju in na krovu;

---

22 Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

23 Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

(13) „pogodbeno plačilo“ pomeni plačilo končnega uporabnika za storitev polnjenja ali oskrbe z gorivom ponudniku mobilnostnih storitev na podlagi pogodbe med končnim uporabnikom in ponudnikom mobilnostnih storitev;

(14) „digitalno povezano polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki lahko pošilja in sprejema informacije v realnem času, komunicira dvosmerno z električnim omrežjem in električnim vozilom ter ga je mogoče daljinsko spremljati in nadzorovati, vključno z zagonom in ustavitvijo operacije polnjenja ter merjenjem toka električne energije;

(15) „operater distribucijskega sistema“ pomeni operaterja, kot je opredeljen v členu 2, točka 29, Direktive (EU) 2019/944;

(16) „dinamični podatki“ pomenijo podatke, ki se pogosto ali redno spreminjajo;

(17) „električni cestni sistem“ pomeni fizično napravo ob cesti, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo med vožnjo;

(18) „električno vozilo“ pomeni motorno vozilo, opremljeno s pogonskim sklopom, ki vključuje vsaj en neobroben električni stroj kot pretvornik energije z električnim sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki ga je mogoče zunanje polniti;

(19) „oskrba mirujočih zrakoplovov z električno energijo“ pomeni oskrbo zrakoplovov z električno energijo prek standardiziranega fiksnega ali mobilnega vmesnika, kadar zrakoplov stoji na izhodu ali na drugih mestih na letališki ploščadi;

(20) „končni uporabnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki kupuje alternativno gorivo za neposredno uporabo v vozilu;

(21) „e-gostovanje“ pomeni izmenjavo podatkov in plačil med upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta in ponudnikom mobilnostnih storitev, od katerega končni uporabnik kupi storitev polnjenja;

(22) „platforma za e-gostovanje“ pomeni platformo, ki povezuje akterje na trgu, zlasti ponudnike mobilnostnih storitev in upravljavce polnilnih ali oskrbovalnih mest, da se med njimi omogočijo storitve, vključno z e-gostovanjem;

(23) „evropski standard“ pomeni standard, kot je opredeljen v členu 2, točka 1(b), Uredbe (EU) št. 1025/2012;

(24) „tovorni terminal“ pomeni tovorni terminal, kot je opredeljen v členu 3, točka (s), Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(25) „bruto tonaža“ pomeni bruto tonažo, kot je opredeljena v členu 3, točka (e), Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta[24];

(26) „težko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M2, M3, N2 ali N3, kot je opredeljeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES[25];

(27) „polnilno mesto visoke moči“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z izhodno močjo, večjo od 22 kW;

---

[24] Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

[25] Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

(28) „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni plovilo, kot je opredeljeno v pravilu 1 poglavja X Konvencije SOLAS iz leta 1974 in ki prevaža več kot 12 potnikov;

(29) „lahko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M1 ali N1, kot je opredeljeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES;

(30) „ponudnik mobilnostnih storitev“ pomeni pravno osebo, ki zagotavlja storitve končnemu uporabniku v zameno za plačilo, vključno s prodajo storitve polnjenja;

(31) „običajno polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 22 kW;

(32) „nacionalna dostopovna točka“ pomeni digitalni vmesnik, v katerem so določeni statični in dinamični podatki dostopni za ponovno uporabo uporabnikom podatkov, kot jo izvajajo države članice v skladu s členom 3 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962;

(33) „upravljavec polnilnega mesta“ pomeni subjekt, odgovoren za upravljanje in delovanje polnilnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev polnjenja, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;

(34) „upravljavec oskrbovalnega mesta“ pomeni subjekt, odgovoren za upravljanje in delovanje oskrbovalnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev oskrbe z gorivom, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;

(35) „potniška ladja“ pomeni ladjo, ki prevaža več kot 12 potnikov, vključno s potniškimi ladjami za križarjenje, visokohitrostnimi potniškimi plovili in ladjami z možnostjo vkrcanja in izkrcanja cestnih ali železniških vozil („potniške ladje ro-ro“);

(36) „priključno hibridno vozilo“ pomeni električno vozilo, sestavljeno iz konvencionalnega motorja z notranjim zgorevanjem v kombinaciji z električnim pogonskim sistemom, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira električne energije;

(37) „izhodna moč“ pomeni teoretično največjo moč, izraženo v kW, ki jo lahko polnilno mesto, postaja, park ali naprava za oskrbo z električno energijo z obale dobavlja vozilu ali plovilu, priključenemu na to polnilno mesto, postajo, park ali napravo;

(38) „javno dostopna“ infrastruktura za alternativna goriva pomeni infrastrukturo za alternativna goriva na lokaciji ali prostoru, odprtem za širšo javnost, ne glede na to, ali je infrastruktura za alternativna goriva na javnem ali zasebnem zemljišču, ali se uporabljajo omejitve ali pogoji v smislu dostopa do lokacije ali prostora in ne glede na veljavne pogoje uporabe infrastrukture za alternativna goriva;

(39) „hitroodzivna koda“ (koda QR) pomeni kodiranje in vizualizacijo podatkov, skladno s standardom ISO 18004;

(40) „priložnostno polnjenje“ pomeni storitev polnjenja, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali dolgoročnejše poslovno razmerje z upravljavcem navedenega polnilnega mesta za več kot zgolj nakup storitve;

(41) „polnilno mesto“ pomeni fiksni ali mobilni vmesnik, ki omogoča prenos električne energije v električno vozilo in ki ima lahko en ali več priključkov za različne tipe priključkov, vendar lahko hkrati polni samo eno električno vozilo, in izključuje naprave z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 3,7 kW, katerih osnovni namen ni polnjenje električnih vozil;

(42) „polnilno mesto, postaja ali park za lahka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjen polnjenju lahkih vozil, bodisi zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev bodisi zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;

(43) „polnilno mesto, postaja ali park za težka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjen polnjenju težkih vozil, bodisi zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev bodisi zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;

(44) „polnilni park“ pomeni eno ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji;

(45) „polnilna postaja“ pomeni eno samo fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več polnilnih mest;

(46) „storitev polnjenja“ pomeni prodajo ali zagotavljanje električne energije, vključno s povezanimi storitvami, prek javno dostopnega polnilnega mesta;

(47) „operacija polnjenja“ pomeni celoten postopek polnjenja vozila na javno dostopnem polnilnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka odklopa vozila;

(48) „priložnostna oskrba z gorivom“ pomeni storitev oskrbe z gorivom, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali skleniti dolgoročnejše poslovno razmerje z upravljavcem navedenega oskrbovalnega mesta za več kot zgolj nakup storitve;

(49) „oskrbovalno mesto“ pomeni oskrbovalno opremo za oskrbo s tekočim ali plinastim alternativnim gorivom prek fiksne ali mobilne naprave, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo naenkrat;

(50) „storitev oskrbe z gorivom“ pomeni prodajo ali zagotavljanje katerega koli tekočega ali plinastega alternativnega goriva prek javno dostopnega oskrbovalnega mesta;

(51) „operacija oskrbe z gorivom“ pomeni celoten postopek oskrbe vozila z gorivom na javno dostopnem oskrbovalnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka izključitve vozila;

(52) „oskrbovalna postaja“ pomeni eno samo fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več oskrbovalnih mest;

(53) „regulativni organ“ pomeni regulativni organ, ki ga imenuje vsaka država članica v skladu s členom 57(1) Direktive (EU) 2019/944;

(54) „energija iz obnovljivih virov“ pomeni energijo iz obnovljivih nefosilnih virov, kot je opredeljena v členu 2, točka 1, Direktive (EU) 2018/2001;

(55) „potniška ladja ro-ro“ pomeni ladjo z možnostjo vkrcanja in izkrcanja cestnih ali železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;

(56) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče in počivališče iz člena 17, točka 1(b), ki je namenjeno nočnemu parkiranju težkih vozil;

(57) „ladja na privezu“ pomeni zasidrano ladjo, kot je opredeljena v členu 3, točka (n), Uredbe (EU) 2015/757;

(58) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni dobavo električne energije z obale morskim ladjam ali plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh na privezu prek standardiziranega vmesnika;

(59) „pametno polnjenje“ pomeni polnjenje, pri katerem se intenzivnost električne energije, dobavljene akumulatorju, prilagodi v realnem času na podlagi informacij, prejetih prek elektronske komunikacije;

(60) „statični podatki“ pomenijo podatke, ki se ne spreminjajo pogosto ali redno;

(61) „celovito omrežje TEN-T“ pomeni omrežje, kot je opredeljeno v členu 9 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(62) „jedrno omrežje TEN-T“ pomeni omrežje, kot je opredeljeno v členu 38 Uredbe (EU) št. 1315/2013;

(63) „pristanišče na celinski plovni poti jedrnega omrežja TEN-T in pristanišče na celinski plovni poti celovitega omrežja TEN-T“ pomeni pristanišče na celinski plovni poti jedrnega ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;

(64) „morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T in morsko pristanišče celovitega omrežja TEN-T“ pomeni morsko pristanišče jedrnega ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;

(65) „operater prenosnega sistema“ pomeni operaterja sistema, kot je opredeljen v členu 2, točka 35, Direktive (EU) 2019/944;

(66) „urbano vozlišče“ pomeni urbano vozlišče, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013.

Člen 3

Cilji za električno polnilno infrastrukturo za lahka vozila

1. Države članice zagotovijo:

   – da se javno dostopne polnilne postaje za lahka vozila uporabljajo sorazmerno z uvajanjem lahkih električnih vozil;

   – da se na njihovem ozemlju vzpostavijo javno dostopne polnilne postaje za lahka vozila, ki zagotavljajo zadostno izhodno moč za ta vozila.

   V ta namen države članice zagotovijo, da se ob koncu vsakega leta, začenši z letom iz člena 24, kumulativno dosežejo naslednji cilji glede izhodne moči:

   (a) da je za vsako akumulatorsko električno lahko vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 1 kW ter

   (b) da je za vsako priključno hibridno lahko vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 0,66 kW.

2. Države članice zagotovijo minimalno pokritost cestnega omrežja z javno dostopnimi polnilnimi mesti za lahka vozila na svojem ozemlju. V ta namen države članice zagotovijo, da:

   (a) se v celotnem jedrnem omrežju TEN-T vzpostavijo javno dostopni polnilni parki za lahka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:

(i) do 31. decembra 2025 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno postajo s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;

(ii) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni postaji s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;

(b) se v celotnem celovitem omrežju TEN-T vzpostavijo javno dostopni polnilni parki za lahka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:

(i) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno postajo s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;

(ii) do 31. decembra 2035 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni postaji s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW.

3. Sosednje države članice zagotovijo, da največje medsebojne razdalje iz točk (a) in (b) niso presežene za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T.

Člen 4

Cilji za električno polnilno infrastrukturo za težka vozila

1. Države članice zagotovijo minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za težka vozila na svojem ozemlju. V ta namen države članice zagotovijo, da:

(a) se v celotnem jedrnem omrežju TEN-T vzpostavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:

(i) do 31. decembra 2025 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno postajo s posamično izhodno močjo vsaj 350 kW;

(ii) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 3 500 kW in vključuje vsaj dve polnilni postaji s posamično izhodno močjo vsaj 350 kW;

(b) se v celotnem celovitem omrežju TEN-T vzpostavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 100 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:

(i) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno postajo s posamično izhodno močjo vsaj 350 kW;

(ii) do 1. decembra 2035 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 3 500 kW in vključuje vsaj dve polnilni postaji s posamično izhodno močjo vsaj 350 kW;

(c) do 31. decembra 2030 je na vsakem varnem in varovanem parkirišču nameščena vsaj ena polnilna postaja za težka vozila z izhodno močjo vsaj 100 kW;

(d) do 31. decembra 2025 so v vsakem urbanem vozlišču vzpostavljena javno dostopna polnilna mesta za težka vozila z zbirno izhodno močjo vsaj 600 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;

(e) do 31. decembra 2030 so v vsakem urbanem vozlišču vzpostavljena javno dostopna polnilna mesta za težka vozila z zbirno izhodno močjo vsaj 1 200 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW.

2. Sosednje države članice zagotovijo, da največje medsebojne razdalje iz točk (a) in (b) niso presežene za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T.

Člen 5

Polnilna infrastruktura

1. Upravljavci javno dostopnih polnilnih postaj lahko električno energijo kupujejo od katerega koli dobavitelja električne energije iz Unije v skladu z dogovorom z dobaviteljem.

2. Upravljavci polnilnih mest na javno dostopnih polnilnih mestih, ki jih upravljajo, končnim uporabnikom omogočijo priložnostno polnjenje električnih vozil z uporabo plačilnega instrumenta, ki se v Uniji pogosto uporablja. V ta namen:

(a) upravljavci polnilnih mest na javno dostopnih polnilnih postajah z izhodno močjo pod 50 kW, vzpostavljenih po datumu iz člena 24, sprejmejo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

(i) čitalniki plačilnih kartic;

(ii) naprave z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo vsaj plačilne kartice;

(iii) naprave, ki uporabljajo internetno povezavo, s katero se lahko na primer posebej ustvari hitroodzivna koda in uporabi za plačilno transakcijo;

(b) upravljavci polnilnih mest na javno dostopnih polnilnih postajah z izhodno močjo 50 kW ali več, vzpostavljenih po datumu iz člena 24, sprejmejo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

(i) čitalniki plačilnih kartic;

(ii) naprave z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo vsaj plačilne kartice.

Od 1. januarja 2027 upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da vse javno dostopne polnilne postaje z izhodno močjo 50 kW ali več, ki jih upravljajo, izpolnjujejo zahtevo iz točke (b).

Zahteve iz točk (a) in (b) se ne uporabljajo za javno dostopna polnilna mesta, za katera ni potrebno plačilo za storitev polnjenja.

3. Kadar upravljavci polnilnih mest ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti na javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo, zagotovijo, da imajo končni uporabniki vedno pravico, da ne uporabljajo avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in lahko bodisi priložnostno napolnijo svoje vozilo, kot je določeno v odstavku 3, ali uporabijo drugo pogodbeno rešitev za polnjenje, ki je na voljo na tem polnilnem mestu. Upravljavci polnilnih mest pregledno prikažejo to možnost in jo na primeren način ponudijo končnemu uporabniku na vsakem javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo in na katerem ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti.

4. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih polnilnih mest, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest ne razlikujejo med cenami, zaračunanimi končnim uporabnikom, in cenami, zaračunanimi ponudnikom mobilnostnih storitev, niti med cenami, zaračunanimi različnim ponudnikom mobilnostnih storitev. Kadar je ustrezno, se lahko raven cen razlikuje le sorazmerno, v skladu z objektivno utemeljitvijo.

5. Upravljavci polnilnih mest jasno prikažejo priložnostno ceno in vse njene sestavne dele na vseh javno dostopnih polnilnih postajah, ki jih upravljajo, tako da so končnim uporabnikom znani pred začetkom operacije polnjenja. Na polnilni postaji so, kadar je primerno, jasno prikazani vsaj naslednji sestavni deli cene:

   – cena na operacijo polnjenja,

   – cena na minuto,

   – cena na kWh.

6. Cene, ki jih ponudniki mobilnostnih storitev zaračunavajo končnim uporabnikom, so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom operacije polnjenja na voljo vse zadevne informacije o cenah, specifične za predvideno operacijo polnjenja, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med sestavnimi deli cene, ki jih zaračuna upravljavec polnilnega mesta, zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristojbinami ali stroški, ki jih zaračuna ponudnik mobilnostnih storitev. Pristojbine so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Za čezmejno e-gostovanje se ne zaračunavajo dodatni stroški.

7. Po datumu iz člena 24 upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da so vsa javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo, digitalno povezana polnilna mesta.

8. Po datumu iz člena 24 upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da imajo vsa javno dostopna običajna polnilna mesta, ki jih upravljajo, možnost pametnega polnjenja.

9. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se na parkirišč in počivališč cestnega omrežja TEN-T, na katerih je nameščena infrastruktura za alternativna goriva, namestijo ustrezne označbe, da je mogoče enostavno prepoznati točno lokacijo infrastrukture za alternativna goriva.

10. Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zagotovijo, da imajo vsa javno dostopna polnilna mesta z enosmernim tokom, ki jih upravljajo, nameščen fiksni polnilni kabel.

11. Če upravljavec polnilnega mesta ni lastnik tega polnilnega mesta, lastnik v skladu z medsebojnimi dogovori upravljavcu da na voljo polnilno mesto s tehničnimi značilnostmi, ki upravljavcu omogočajo izpolnjevanje obveznosti iz odstavkov 1, 3, 7, 8 in 10.

Člen 6

Cilji za infrastrukturo za oskrbo cestnih vozil z vodikom

1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju do 31. decembra 2030 vzpostavi minimalno število javno dostopnih oskrbovalnih postaj za vodik.

   V ta namen države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2030 v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T vzpostavijo javno dostopne oskrbovalne postaje za vodik z najmanjšo zmogljivostjo 2 t/dan, opremljene s polnilniki vsaj 700 bar, ki so med seboj oddaljene največ 150 km. Tekoči vodik se da na voljo na javno dostopnih polnilnih postajah, ki so med seboj oddaljene največ 450 km.

   Države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2030 v vsakem urbanem vozlišču vzpostavi vsaj ena javno dostopna oskrbovalna postaja za vodik. Za take oskrbovalne postaje se opravi analiza glede najboljše lokacije, pri kateri se upošteva zlasti vzpostavitev takšnih postaj v multimodalnih vozliščih, kjer bi bilo mogoče oskrbovati tudi druge načine prometa.

2. Sosednje države članice zagotovijo, da največja medsebojna oddaljenost iz odstavka 1, drugi pododstavek, ni presežena za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T.

3. Upravljavec javno dostopne oskrbovalne postaje ali lastnik te postaje, če upravljavec ni lastnik, v skladu z medsebojnimi dogovori zagotovi, da je postaja zasnovana tako, da oskrbuje lahka in težka vozila. Na tovornih terminalih upravljavci ali lastniki teh javno dostopnih oskrbovalnih postaj za vodik zagotovijo, da te postaje oskrbujejo vozila tudi s tekočim vodikom.

Člen 7

Infrastruktura za oskrbo z vodikom

1. Po datumu iz člena 24 vsi upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih postaj za vodik, ki jih upravljajo, končnim uporabnikom omogočijo priložnostno oskrbo z vodikom z uporabo plačilnega instrumenta, ki se v Uniji pogosto uporablja. V ta namen upravljavci oskrbovalnih postaj za vodik zagotovijo, da vse oskrbovalne postaje za vodik, ki jih upravljajo, sprejemajo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

   (a) čitalniki plačilnih kartic;

   (b) naprave z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo vsaj plačilne kartice.

   Če upravljavec oskrbovalnega mesta za vodik ni lastnik tega polnilnega mesta, lastnik v skladu z medsebojnimi dogovori upravljavcu da na voljo oskrbovalna mesta za vodik s tehničnimi značilnostmi, ki upravljavcu omogočajo izpolnjevanje obveznosti iz tega odstavka.

2. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik ne razlikujejo med cenami, zaračunanimi končnim uporabnikom, in cenami, zaračunanimi ponudnikom mobilnostnih storitev, niti med cenami, zaračunanimi različnim ponudnikom

mobilnostnih storitev. Kadar je ustrezno, se lahko raven cen razlikuje le v skladu z objektivno utemeljitvijo.

3. Upravljavci oskrbovalnih mest za vodik dajo na voljo informacije o cenah pred začetkom operacije oskrbe z gorivom na oskrbovalnih postajah, ki jih upravljajo.

4. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih postaj lahko strankam zagotavljajo storitve oskrbe z vodikom na pogodbeni podlagi, tudi v imenu in za račun drugih ponudnikov mobilnostnih storitev. Ponudniki mobilnostnih storitev končnim uporabnikom zaračunavajo razumne, pregledne in nediskriminatorne cene. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom operacije polnjenja na voljo vse zadevne informacije o cenah, specifične za predvideno operacijo polnjenja, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med sestavnimi deli cene, ki jih zaračuna upravljavec oskrbovalnega mesta za vodik, zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristojbinami ali stroški, ki jih zaračuna ponudnik mobilnostnih storitev.

Člen 8

Infrastruktura za UZP za vozila za cestni promet

Države članice do 1. januarja 2025 zagotovijo, da se vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP vsaj v jedrnem omrežju TEN-T, da se omogoči promet težkih vozil na UZP po Uniji, če obstaja povpraševanje in če stroški niso nesorazmerni v primerjavi s koristmi, tudi koristmi za okolje.

Člen 9

Cilji za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih

1. Države članice zagotovijo, da je v morskih pristaniščih zagotovljena minimalna oskrba z električno energijo z obale za morske kontejnerske in potniške ladje. V ta namen države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da do 1. januarja 2030 zagotovijo:

   (a) da imajo morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov morskih kontejnerskih ladij, ki presegajo 5000 bruto ton, je bilo v preteklih treh letih več kot 50, zadostno izhodno moč za oskrbo z električno energijo z obale, da zadovoljijo vsaj 90 % navedenih potreb;

   (b) da imajo morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov potniških ladij ro-ro in visokohitrostnih potniških plovil, ki presegajo 5 000 bruto ton, je bilo v preteklih treh letih več kot 40, zadostno izhodno moč za oskrbo z električno energijo z obale, da zadovoljijo vsaj 90 % navedenih potreb;

   (c) da imajo morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov potniških ladij, ki niso potniške ladje ro-ro in visokohitrostna potniška plovila ter ki presegajo 5 000 bruto ton, je bilo v preteklih treh letih več kot 25, zadostno izhodno moč za oskrbo z električno energijo z obale, da zadovoljijo vsaj 90 % navedenih potreb.

2. Pri določanju števila postankov v pristanišču se ne upoštevajo naslednji postanki:

   (a) postanki ladij, ki so na privezu manj kot dve uri, izračunano na podlagi ure odhoda in prihoda, spremljanih v skladu s členom 14 predloga uredbe COM(2021) 562;

   (b) postanki ladij, ki uporabljajo brezemisijske tehnologije, kot je določeno v Prilogi III predloga uredbe COM(2021) 562;

   (c) nenačrtovani postanki v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju.

3. Kadar je morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T na otoku, ki ni neposredno povezan z električnim omrežjem, se odstavek 1 ne uporablja, dokler takšna povezava ni dokončana ali dokler ne obstaja zadostna lokalno proizvedena energija iz čistih virov.

Člen 10

Cilji za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih na celinskih plovnih poteh

Države članice zagotovijo:

   (a) da se do 1. januarja 2025 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T vzpostavi vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale;

   (b) da se do 1. januarja 2030 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh celovitega omrežja TEN-T vzpostavi vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale.

Člen 11

Cilji za oskrbo z UZP v morskih pristaniščih

1. Države članice zagotovijo, da bo v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T iz odstavka 2 do 1. januarja 2025 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP, da se omogoči promet morskih ladij v jedrnem omrežju TEN-T. Države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T.

2. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike določijo morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T, ki zagotovijo dostop do oskrbovalnih mest za UZP iz odstavka 1, pri čemer upoštevajo tudi dejanske tržne potrebe in razvoj dogodkov.

Člen 12

Cilji oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo

1. Države članice zagotovijo, da upravni organi vseh letališč v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T zagotovijo oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo:

(a) do 1. januarja 2025 na vseh izhodih, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz;

(b) do 1. januarja 2030 na vseh drugih mestih na letališki ploščadi, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz.

2. Države članice najpozneje po 1. januarju 2030 sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da električna energija za oskrbo v skladu z odstavkom 1 prihaja iz električnega omrežja ali da se proizvaja na kraju samem kot energija iz obnovljivih virov.

Člen 13

Nacionalni okviri politike

1. Do 1. januarja 2024 vsaka država članica pripravi in pošlje Komisiji osnutek nacionalnega okvira politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter vzpostavitev ustrezne infrastrukture.

Navedeni nacionalni okvir politike vsebuje vsaj naslednje elemente:

(a) oceno sedanjega stanja in prihodnjega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter v zvezi z razvojem infrastrukture za alternativna goriva, pri čemer se upošteva intermodalni dostop do infrastrukture za alternativna goriva in, kadar je ustrezno, tudi čezmejna neprekinjena pokritost;

(b) nacionalne cilje v skladu s členi 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 in 12, za katere so v tej uredbi določeni obvezni nacionalni cilji;

(c) nacionalne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, povezane s tem odstavkom, točke (l), (m), (n), (o) in (p), za katere v tej uredbi obvezni cilji niso določeni;

(d) politike in ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se dosežejo obvezni cilji iz tega odstavka, točki (b) in (c);

(e) ukrepe za spodbujanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva za vozne parke za lastne potrebe, zlasti električnih polnilnih postaj in oskrbovalnih postaj za vodik za storitve javnega prevoza ter električnih polnilnih postaj za avtomobile v souporabi;

(f) ukrepe za spodbujanje in olajšanje vzpostavitve polnilnih postaj za lahka in težka vozila na zasebnih lokacijah, ki niso dostopne javnosti;

(g) ukrepe za spodbujanje infrastrukture za alternativna goriva v urbanih vozliščih, zlasti v zvezi z javno dostopnimi polnilnimi mesti;

(h) ukrepe za spodbujanje zadostnega števila javno dostopnih polnilnih mest visoke moči;

(i) ukrepe, potrebne za zagotovitev, da vzpostavitev in delovanje polnilnih mest, vključno z geografsko porazdelitvijo dvosmernih polnilnih mest, prispevata k prožnosti energetskega sistema in vstopu električne energije iz obnovljivih virov v električni sistem;

(j) ukrepe za zagotovitev, da so javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta, ki morajo biti v skladu z zahtevami glede dostopnosti iz Priloge I in Priloge III k Direktivi 2019/882, dostopna starejšim osebam, osebam z omejeno mobilnostjo in invalidom;

(k) ukrepe za odpravo morebitnih ovir v zvezi z načrtovanjem, izdajanjem dovoljenj in javno naročanje infrastrukture za alternativna goriva;

(l) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva na letališčih, razen za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, zlasti za oskrbo zrakoplovov z vodikom in polnjenje zrakoplovov z električno energijo;

(m) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, zlasti za električno energijo in vodik, za pristaniške storitve, kot so opredeljene v Uredbi (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta[26];

(n) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, razen za oskrbo z UZP in električno energijo z obale za uporabo na morskih plovilih, zlasti za vodik, amonijak in električno energijo;

(o) načrt za uporabo alternativnih goriv v prometu po celinskih plovnih poteh, zlasti vodika in električne energije;

(p) načrt za uporabo, vključno s cilji, ključnimi mejniki in potrebnim financiranjem, za vlake na vodik ali akumulatorske električne vlake na segmentih omrežja, ki ne bodo elektrificirani.

2. Države članice zagotovijo, da so v nacionalnih okvirih politike upoštevane potrebe različnih načinov prometa, ki obstajajo na ozemlju države članice, vključno s tistimi, za katere so na voljo omejene alternative fosilnim gorivom.

3. Države članice zagotovijo, da se v nacionalnih okvirih politike upoštevajo, kadar je primerno, interesi regionalnih in lokalnih organov, zlasti kar zadeva polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za javni prevoz, ter interesi zadevnih deležnikov.

4. Države članice po potrebi sodelujejo pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za doseganje ciljev te uredbe, skladni in usklajeni, na podlagi posvetovanj ali skupnih okvirov politike. Države članice zlasti sodelujejo pri strategijah za uporabo alternativnih goriv in vzpostavitev ustrezne infrastrukture v vodnem prometu. Komisija državam članicam pomaga v procesu sodelovanja.

5. Podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva so v skladu z ustreznimi pravili o državni pomoči iz PDEU.

6. Vsaka država članica objavi osnutek nacionalnega okvira politike ter zagotovi, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje pri pripravi osnutka nacionalnega okvira politike.

7. Komisija oceni osnutke nacionalnih okvirov politike in lahko državi članici izda priporočila najpozneje šest mesecev po predložitvi osnutkov nacionalnih okvirov politike iz odstavka 1. Ta priporočila se lahko nanašajo zlasti na:

(a) raven ambicioznosti ciljev za izpolnjevanje obveznosti iz členov 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 in 12;

[26] Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

(b) politike in ukrepe v zvezi s cilji držav članic.

8. Vsaka država članica v svojem nacionalnem okviru politike ustrezno upošteva vsa priporočila Komisije. Če zadevna država članica priporočila ali znatnega dela priporočila ne upošteva, ta država članica Komisiji predloži pisno obrazložitev.

9. Do 1. januarja 2025 vsaka država članica uradno obvesti Komisijo o končnem nacionalnem okviru politike.

Člen 14

Poročanje

1. Vsaka država članica Komisiji predloži samostojno poročilo o napredku pri izvajanju nacionalnega okvira politike prvič do 1. januarja 2027 in nato vsaki dve leti.

2. V poročilih o napredku se navedejo informacije iz Priloge I, po potrebi pa tudi ustrezna utemeljitev glede uspešnosti pri izpolnjevanju nacionalnih ciljev iz člena 13.

3. Regulativni organ držav članic najpozneje do 30. junija 2024 in nato redno vsaka tri leta oceni, kako bi vzpostavitev in delovanje polnilnih mest električnim vozilom omogočila, da dodatno prispevajo k prožnosti energetskega sistema, vključno z njihovim sodelovanjem na izravnalnem trgu, in nadaljnji uporabi električne energije iz obnovljivih virov. Ta ocena upošteva vse vrste polnilnih mest, javnih in zasebnih, ter vsebuje priporočila v smislu vrste, podporne tehnologije in geografske porazdelitve, da se uporabnikom olajša možnost vključevanja električnih vozil v sistem. Ocena je javno dostopna. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za vzpostavitev dodatnih polnilnih mest in jih vključijo v poročilo o napredku iz odstavka 1. Operaterji sistema upoštevajo oceno in ukrepe v načrtu za razvoj omrežja iz člena 32(3) in člena 51 Direktive (EU) 2019/944.

4. Regulativni organ države članice na podlagi prispevka operaterjev prenosnih sistemov in operaterjev distribucijskih sistemov najpozneje do 30. junija 2024 in nato redno vsaka tri leta oceni potencialni prispevek dvosmernega polnjenja k prodoru električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetski sistem. Ocena je javno dostopna. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za prilagoditev razpoložljivosti in geografske porazdelitve dvosmernih polnilnih mest na javnih in zasebnih območjih ter jih vključijo v poročilo o napredku iz odstavka 1.

5. Komisija sprejme smernice in predloge v zvezi z vsebino, strukturo in obliko nacionalnih okvirov politike ter vsebino nacionalnih poročil o napredku, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 13(1) in šest mesecev po datumu iz člena 24. Komisija lahko sprejme smernice in predloge za olajšanje učinkovite uporabe drugih določb iz te uredbe po vsej Uniji.

Člen 15

Pregled nacionalnih okvirov politike in poročil o napredku

1. Komisija do 1. januarja 2026 oceni nacionalne okvire politike, ki so jih države članice priglasile v skladu s členom 13(9), ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni teh nacionalnih okvirov politike in njihovi skladnosti na ravni Unije, vključno s prvo oceno pričakovane uspešnosti pri izpolnjevanju nacionalnih ciljev iz člena 13(1).

2. Komisija oceni poročila o napredku, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 14(1), in državam članicam po potrebi izda priporočila za zagotovitev doseganja ciljev in obveznosti iz te uredbe. Na podlagi navedenih priporočil države članice v šestih mesecih po izdaji priporočil Komisije izdajo posodobljeno poročilo o napredku.

3. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni poročil o napredku iz člena 14(1) eno leto po tem, ko države članice predložijo nacionalna poročila o napredku. Ocena vsebuje:

   (a) oceno napredka pri doseganju ciljev na ravni držav članic;

   (b) oceno skladnosti razvoja na ravni Unije.

4. Na podlagi nacionalnih okvirov politike iz člena 13 (1) in nacionalnih poročil o napredku držav članic iz člena 14(1) Komisija objavlja in redno posodablja informacije o nacionalnih ciljih, ki jih predloži vsaka država članica glede:

   (a) števila javno dostopnih polnilnih mest in postaj, ločeno za polnilna mesta za lahka vozila in polnilna mesta za težka vozila, v skladu s kategorizacijo iz Priloge III;

   (b) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik;

   (c) infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;

   (d) infrastrukture za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;

   (e) števila oskrbovalnih mest za UZP v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;

   (f) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP za motorna vozila;

   (g) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP za motorna vozila;

   (h) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega in celovitega omrežja TEN-T;

   (i) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;

   (j) polnilnih in oskrbovalnih mest za železniški promet.

Člen 16

Spremljanje napredka

1. Države članice do 28. februarja v letu po začetku veljavnosti te uredbe in nato vsako leto do istega datuma Komisiji poročajo o skupni zbirni izhodni moči polnjenja, številu javno dostopnih polnilnih mest ter številu registriranih akumulatorskih električnih in priključnih hibridnih vozil, ki so bila 31. decembra prejšnjega leta uvedena na njihovem ozemlju, v skladu z zahtevami iz Priloge III.

2. Kadar je iz poročila iz tega člena, odstavek 1, ali katerih koli informacij, ki so na voljo Komisiji, razvidno, da obstaja tveganje, da država članica ne bo izpolnila svojih nacionalnih ciljev iz člena 3(1), lahko Komisija v ta namen izda ugotovitev in od zadevne države članice zahteva, da sprejme popravne ukrepe za izpolnitev nacionalnih ciljev. V treh mesecih po prejemu ugotovitev Komisije zadevna država članica uradno obvesti Komisijo o popravnih ukrepih, ki jih namerava izvesti za izpolnitev ciljev iz člena 3(1). Popravni ukrepi vključujejo dodatne ukrepe, ki jih država članica izvede za izpolnitev ciljev iz člena 3(1), in jasen časovni razpored ukrepov, ki omogoča oceno letnega napredka pri doseganju teh ciljev. Kadar Komisija ugotovi, da so popravni ukrepi zadovoljivi, zadevna država članica posodobi svoje zadnje poročilo o napredku iz člena 14 s temi popravnimi ukrepi in ga predloži Komisiji.

Člen 17

Informacije za uporabnike

1. Navesti je treba ustrezne, dosledne in jasne informacije o motornih vozilih, ki jih je mogoče redno polniti s posameznimi vrstami goriva na trgu ali jih napolniti na polnilnih mestih. Te informacije se navedejo v navodilih za uporabo motornih vozil, na oskrbovalnih in polnilnih mestih, na motornih vozilih in pri prodajalcih motornih vozil na njihovem ozemlju. Ta zahteva se uporablja za vsa motorna vozila, ki se dajo na trg po 18. novembru 2016, in njihova navodila za uporabo.

2. Identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter identifikacija združljivosti goriv in vozil iz odstavka 1 sta v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Priloge II, točki 9.1 in 9.2. Če se takšni standardi nanašajo na grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, so grafične ponazoritve enostavne, zlahka razumljive in nameščene tako, da so jasno opazne:

   (a) na ustreznih črpalkah in njihovih ročkah na vseh oskrbovalnih mestih, in sicer od dne, ko se goriva dajo na trg, ali

   (b) v neposredni bližini pokrovov vseh rezervoarjev za gorivo motornih vozil, priporočenih za to gorivo in združljivih z njim, ter v navodilih za uporabo motornih vozil, ko se taka motorna vozila dajo na trg po 18. novembru 2016.

3. Pri prikazu cen goriva na oskrbovalni postaji se po potrebi, zlasti za električno energijo in vodik, informativno navede primerjava med ustreznimi cenami na enoto v skladu s skupno metodologijo za primerjavo med cenami na enoto alternativnih goriv iz Priloge II, točka 9.3.

4. Kadar evropski standardi, ki določajo tehnične specifikacije goriva, ne vključujejo določb o označevanju skladnosti s temi standardi, kadar se določbe o označevanju ne nanašajo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, ali kadar določbe o označevanju niso ustrezne za doseganje ciljev te uredbe, lahko Komisija zaradi enotne uporabe odstavkov 1 in 2:

(a) pooblasti evropske organizacije za standardizacijo, da vzpostavijo specifikacije o označevanju skladnosti,

(b) sprejme izvedbene akte, v katerih določi grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, skladnosti goriv, ki se prodajajo na trgu Unije in ki po oceni Komisije dosegajo en odstotek skupnega obsega prodaje v več kot eni državi članici.

5. Kadar se posodobijo določbe o označevanju zadevnih evropskih standardov, kadar se sprejmejo izvedbeni akti v zvezi z označevanjem ali kadar se po potrebi oblikujejo novi evropski standardi za alternativna goriva, se ustrezne zahteve glede označevanja uporabljajo za vsa oskrbovalna in polnilna mesta ter motorna vozila, registrirana na ozemlju držav članic, 24 mesecev po njihovi posodobitvi ali sprejetju.

Člen 18

Zagotavljanje podatkov

1. Države članice imenujejo organizacijo za identifikacijsko registracijo. Organizacija za identifikacijsko registracijo izda in upravlja edinstvene identifikacijske oznake, da opredeli vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev, najpozneje eno leto po datumu iz člena 24.

2. Upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ali lastniki teh oskrbovalnih mest v skladu z medsebojnim dogovorom zagotovijo razpoložljivost statičnih in dinamičnih podatkov v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva, ki jo upravljajo, in omogočijo brezplačen dostop do teh podatkov prek nacionalnih dostopovnih točk. Na voljo dajo naslednje vrste podatkov:

(a) statične podatke za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta, ki jih upravljajo:

(i) geografsko lokacijo polnilnega ali oskrbovalnega mesta,

(ii) število priključkov,

(iii) število parkirnih mest za invalide,

(iv) kontaktne informacije lastnika in upravljavca polnilne in oskrbovalne postaje.

(b) nadaljnje statične podatke za javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo:

(i) identifikacijske oznake vsaj upravljavca polnilnega mesta in ponudnikov mobilnostih storitev, ki ponujajo storitve na tem polnilnem mestu, kot je navedeno v odstavku 1,

(ii) vrsto priključka,

(iii) vrsto toka (izmenični/enosmerni),

(iv) izhodno moč (kW),

(c) dinamične podatke za vsa polnilna in oskrbovalna mesta, ki jih upravljajo:

(i) stanje delovanja (deluje/ne deluje),

(ii) razpoložljivost (zasedeno/ni zasedeno),

(iii) priložnostno ceno.

3. Države članice zagotovijo dostopnost podatkov na odprti in nediskriminatorni podlagi za vse deležnike prek nacionalne dostopovne točke v skladu z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta[27].

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da:

   (a) doda dodatne vrste podatkov tistim iz odstavka 2;

   (b) določi elemente v zvezi z obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov, v katerih se ti podatki dajo na voljo;

   (c) vzpostavi podrobne postopke, ki omogočajo zagotavljanje in izmenjavo podatkov, zahtevanih v skladu z odstavkom 2.

Člen 19

Skupne tehnične specifikacije

1. Običajna polnilna mesta za električna vozila, razen brezžičnih ali indukcijskih enot, ki so vzpostavljena ali obnovljena po datumu iz člena 24, izpolnjujejo vsaj tehnične specifikacije iz Priloge II, točka 1.1.

2. Polnilna mesta visoke moči za električna vozila, razen brezžičnih ali indukcijskih enot, ki so vzpostavljena ali obnovljena po datumu iz člena 24, izpolnjujejo vsaj tehnične specifikacije iz Priloge II, točka 1.2.

3. Javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik, ki so vzpostavljena ali obnovljena po datumu iz člena 24, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz Priloge II, točke 3.1, 3.2, 3.3 in 3.4.

4. Naprave za oskrbo z električno energijo z obale za pomorski promet, ki so vzpostavljene ali obnovljene po datumu iz člena 24, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz Priloge II, točki 4.1 in 4.2.

5. Oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila, ki so vzpostavljena ali obnovljena po datumu iz člena 24, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz Priloge II, točka 8.

6. V skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 lahko Komisija od evropskih organizacij za standardizacijo zahteva, da pripravijo evropske standarde, ki opredeljujejo tehnične specifikacije za področja iz Priloge II k tej uredbi, za katera Komisija ni sprejela skupnih tehničnih specifikacij.

7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da:

   (a) dopolni ta člen s skupnimi tehničnimi specifikacijami, da se omogoči popolna tehnična interoperabilnost polnilne in oskrbovalne infrastrukture v smislu fizičnih povezav in komunikacije za področja iz Priloge II;

   (b) spremeni Prilogo II s posodobitvijo sklicev na standarde iz tehničnih specifikacij iz navedene priloge.

[27] Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

Člen 20

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 18 in 19 se na Komisijo prenese za obdobje petih let od datuma iz člena 24. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz členov 18 in 19 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Sklep začne učinkovati dan po njegovem objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njemu določen. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 18 in 19, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za tri mesece.

Člen 21

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, če se v roku za izdajo mnenja za to odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Člen 22

Pregled

Komisija do 31. decembra 2026 pregleda to uredbo in po potrebi predloži predlog za njeno spremembo.

Člen 23

1. Direktiva 2014/94/EU se razveljavi z datumom iz člena 24.
2. Sklici na Direktivo 2014/94/EU se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge IV.

Člen 24

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*