



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 12 юли 2023 г.  
(OR. en)

11454/23

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0223(COD)

---

---

CODEC 1275  
TRANS 294  
CLIMA 335  
ECOFIN 728  
AVIATION 133  
MAR 92  
ENV 804  
ENER 427  
IND 362  
COMPET 723  
PE 78

## ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

---

От: Генералния секретариат на Съвета  
До: Комитета на постоянните представители/Съвета

---

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета  
– Резултати от първото четене в Европейския парламент  
(Страсбург, 10 – 13 юли 2023 г.)

---

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

В съответствие с разпоредбите на член 294 от ДФЕС и Съвместната декларация относно практическите условия и реда за процедурата на съвместно вземане на решение<sup>1</sup> бяха осъществени редица неформални контакти между Съвета, Европейския парламент и Комисията с оглед на постигането на споразумение на първо четене по въпросното досие.

---

<sup>1</sup> ОВ С 145, 30.6.2007 г., стр. 5.

Във връзка с това председателят на комисията по транспорт и туризъм (TRAN) Karima DELLI (Greens/EFA, Франция) представи от името на TRAN компромисно изменение (изменение № 307) на горепосоченото предложение за регламент, за което проектодоклад е изготвил Петър ВИТАНОВ (S&D, България). Това изменение беше договорено при горните неформални контакти. Други изменения не бяха представени.

## II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 11 юли 2023 г. компромисното изменение (изменение № 307) на горепосоченото предложение за регламент беше прието. Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка<sup>2</sup>.

Позицията на Парламента отразява предварително договореното между институциите. Ето защо Съветът следва да е в състояние да одобри позицията на Парламента.

След това актът ще бъде приет с формулировката, която съответства на позицията на Парламента.

---

<sup>2</sup> Текстът на позицията на Парламента в законодателната резолюция съдържа обозначения на промените в предложението на Комисията, въведени с измененията. Допълненията към текста на Комисията са отбелязани с *получер курсив*. Заличеният текст е отбелязан със символа „■“.

**P9\_TA(2023)0261**

## **Разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива**

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 юли 2023 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))**

**(Обикновена законодателна процедура: първо четене)**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2021)0559),
- като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0331/2021),
- като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид мотивираното становище, изпратено от Националното събрание на Франция в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, в което се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,
- като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 9 декември 2021 г.<sup>1</sup>,
- като взе предвид становището на Комитета на регионите от 26 януари 2022 г.<sup>2</sup>,
- като взе предвид временното споразумение, одобрено от компетентната комисия съгласно член 74, параграф 4 от своя Правилник за дейността, и поетия с писмо от 26 април 2023 г. ангажимент на представителя на Съвета за одобряване на позицията на Парламента в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
- като взе предвид становищата на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, комисията по промишленост, изследвания и енергетика и

---

<sup>1</sup> ОВ С 152, 6.4.2022 г., стр. 138.

<sup>2</sup> ОВ С 270, 13.7.2022, р. 38.

комисията по регионално развитие,

- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0234/2022),
- 1. приема изложената по-долу позиция на първо четене<sup>3</sup>;
- 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
- 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>3</sup> Тази позиция заменя измененията, приети на 19 октомври 2022 г. (ОВ С 149, 28.4.2023 г., стр. 199).

**Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 11 юли 2023 г. с оглед на приемането на Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС**

**(Текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup>       ОВ С 152, 6.4.2022 г., стр. 138.

<sup>2</sup>       ОВ С 270, 13.7.2022 г., стр. 38.

<sup>3</sup>       Позиция на Европейския парламент от 11 юли 2023 г.

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> е установена рамка за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. В съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (наричана по-нататък „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“), се посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в рамките на Съюза и липсата на оперативна съвместимост и удобство за ползване. Отбелязва се, че липсата на ясна обща методика за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки за политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, е довела до ситуация, при която равнището на амбиция при определянето на целите и политиките за подкрепа се различава значително в отделните държави членки. ***Тези разлики са възпрепятствали изграждането на всеобхватна и завършена мрежа от инфраструктури за алтернативни горива в рамките на Съюза.***
- (2) В правото на Съюза вече са определени цели за възобновяемите горива. Например, в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> е определена целта пазарният дял на използваните в транспортния сектор горива от възобновяеми енергийни източници да достигне 14 %.

---

<sup>4</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

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

- (3) С регламенти (ЕС) 2019/631<sup>6</sup> и (ЕС) 2019/1242<sup>7</sup> на Европейския парламент и на Съвета вече са определени стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови лекотоварни търговски превозни средства, както и от някои нови тежкотоварни превозни средства. Посочените регламенти следва да ускорят навлизането по-специално на превозни средства с нулеви емисии, като по този начин ще създадат търсене на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. ***Важно е регламенти (ЕС) 2019/631 и (ЕС) 2019/1242 и настоящият регламент да осигурят съгласувана рамка за използването и разгръщането на алтернативните горива в автомобилния транспорт.***

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

- (4) С Регламент на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт и Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета<sup>8+</sup> следва да се засилят производството и навлизането на устойчиви алтернативни горива във въздушния и в морския транспорт. При изискванията за използване на устойчиви горива за авиацията до голяма степен може да се разчита на съществуващата инфраструктура за презареждане с гориво, но за електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства са необходими инвестиции. С Регламент (ЕС) 2023/...<sup>++</sup> се определят изисквания, по-специално за използване на брегово електрозахранване, които могат да бъдат изпълнени само ако в пристанищата, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, бъде разгърнато в достатъчна степен **захранване от наземната електрическа мрежа**. Посочените регламенти обаче не съдържат никакви изисквания относно инфраструктурата за горива, въпреки че такива изисквания са предпоставка за постигането на поставените цели.

---

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от ... относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L ..., ..., стр. ...).

<sup>+</sup> ОВ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), и въведете в бележката под линия номера, датата и данните за публикуването в ОВ на същия регламент.

<sup>++</sup> ОВ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Поради това всички видове транспорт следва да бъдат обхванати от един правен акт, в който следва да бъдат взети предвид различни алтернативни горива. Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии е на различни етапи на развитие при различните видове транспорт **и в различните държави членки**. По-специално в сектора на автомобилния транспорт се наблюдава бързо навлизане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. На пазара има и превозни средства, задвижвани с водород. Освен това по-малки плавателни съдове, задвижвани с водород, по-малки електрически плавателни съдове, задвижвани с акумулаторна батерия, и влакове, задвижвани с водород, понастоящем се внедряват в различни проекти и се включват в първите търговски сделки, като през следващите години се очаква цялостна търговска реализация. От друга страна, секторите на въздухоплаването и водния транспорт продължават да зависят от течните и газообразните горива, тъй като се очаква решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии да навлязат на пазара едва около 2030 г., а дори и още по-късно, по-специално за сектора на въздухоплаването, като за пълната пазарна реализация е необходимо значително време. Използването на изкопаеми газообразни или течни горива е възможно само ако се следва недвусмислен път на декарбонизация, който е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност по отношение на климата в Съюза и изисква все по-голямо смесване или замяна с възобновяеми горива, като например биометан, биогорива от ново поколение или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични, **парафинови**, газообразни и течни горива.

- (6) Тези биогорива, синтетичните **и парафиновите** горива, заместващи дизеловото гориво, бензина и горивото за реактивни двигатели, могат да бъдат произведени от различни суровини и да бъдат смесвани с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. ***Посочените горива са особено важни за намаляването на емисиите на парникови газове в секторите на въздухоплаването и на морския транспорт, при които електрификацията се очаква да бъде по-бавна. Тези горива*** са технически съвместими със съвременните технологии за превозни средства, с малки адаптации. Наред с това, възобновяемият метанол може, наред с другото, да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива в сектора на транспорта. Всички тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура или, при необходимост, с инфраструктура от същия тип.

(7) **Втечненият метан** вероятно ще продължи да играе известна роля в морския транспорт, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. **Все пак втечненият метан от изкопаеми източници следва да се изведе от употреба в морския транспорт във възможно най-кратък срок и да се замени с по-устойчиви алтернативи.** В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се посочва, че корабите с нулеви емисии, плаващи по море, ще бъдат готови за пазара до 2030 г. **и че проектите за тези кораби вече се изпълняват.** Преобразуването на флота се очаква да се извършва постепенно поради дългия срок за експлоатация на морските кораби. За разлика от ситуацията при морския транспорт, при транспорта по вътрешните водни пътища, където плавателните съдове обикновено са по-малки, а разстоянията са по-къси, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като например с водород и електроенергия, **достигат технологична зрялост и** ■ следователно се очаква да навлязат на пазара по-бързо. Тези технологии за задвижване с нулеви емисии обаче **могат да играят важна роля за морския транспорт чрез постигане на икономии от мащаба при разработването на решения за задвижване с нулеви емисии.** Очаква се **втечненият метан** да престане да играе съществена роля в този сектор. Транспортните горива, като **втечнения метан**, трябва все повече да се декарбонизират чрез смесване или чрез заместването им, например с втечен биометан ■ или с възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газообразни горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ). За тези декарбонизирани горива може да се използва същата инфраструктура като тази за изкопаемите газообразни горива, което дава възможност за постепенно преминаване към декарбонизирани горива.

- (8) В сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт камионите, задвижвани чрез **технологии за втечен метан**, са напълно утвърдени. Общите сценарии, залегнали в основата на стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и в съобщението на Комисията от 17 септември 2020 г., озаглавено „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г. – Инвестиция в неутрално по отношение на климата бъдеще в полза на нашите граждани“ („План във връзка с целта в областта на климата“), както и преразгледаните сценарии за моделиране на пакета „Подготвени за цел 55“ предполагат ограничена роля на газообразните горива, които все повече ще бъдат декарбонизирани в тежкотоварния автомобилен транспорт, и по-специално в сегмента на превоза на дълги разстояния. Освен това се очаква превозните средства с втечен нефтен газ (ВНГ) и компресиран природен газ (КПГ), за които вече е налице достатъчна инфраструктурна мрежа в Съюза, постепенно да бъдат заменени от задвижващи системи с нулеви емисии, поради което се счита, че е необходима само ограничена целева политика за разгръщане на инфраструктурата за **втечен метан**, която да може да доставя и декарбонизирани горива, за да се запълни оставащият недостиг по основните мрежи.
- (9) **С настоящия регламент следва да се определят задължителни минимални цели за разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво на пътни превозни средства.**

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

- (11) *Публично достъпните зарядни точки или точки за презареждане с гориво включват, например, зарядни точки, които са частна собственост, или публично достъпни точки за презареждане с гориво, които се намират в публичен или частен имот, като например обществени паркинги или паркинги на супермаркети. Зарядна точка или точка за презареждане с гориво, разположена в обществено достъпен частен имот, следва да се счита за публично достъпна и в случаите, когато достъпът е ограничен до определена обща група ползватели, например клиенти. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво за схемите за споделено ползване на автомобили следва да се считат за публично достъпни само ако достъпът до тях е изрично разрешен за ползватели трети лица. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво, разположени в частни имоти, достъпът до които е ограничен до определена група лица, като например места за паркиране в административна сграда, до която имат достъп само служители или упълномощени лица, не следва да се считат за публично достъпни зарядни точки или точки за презареждане с гориво.*
- (12) *За да се повиши удобството за потребителите, е важно операторите на публично достъпни зарядни точки или точки за презареждане с гориво да следят за това работното време на тези зарядни точки и времетраенето на предоставяните от тях услуги да удовлетворяват напълно нуждите на крайните ползватели.*

- (13) Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства в рамките на Съюза е неравномерно. Продължаващото неравномерно разпределение на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия би застрашило навлизането на лекотоварни електрически превозни средства, като по този начин ще се ограничи свързаността в целия Съюз. Продължаващите различия в амбициите и подходите при политиките на национално равнище **възпрепятстват така необходимия устойчив преход на транспортния сектор и не допринасят за създаването** на дългосрочната сигурност, която е необходима за привличането на значителни пазарни инвестиции. Поради това задължителните минимални цели за държавите членки на национално равнище следва да предоставят насоки за политиката, която да се води, и следва да допълват националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира целите относно националния автомобилен парк и целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа. Целите относно националния автомобилен парк следва да гарантират, че навлизането на лекотоварни електрически превозни средства във всяка държава членка е съчетано с разгръщането на достатъчна публично достъпна инфраструктура за зареждане. Целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантират пълно покритие със зарядни точки по протежението на основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да осигурят лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз.

- (14) Целите относно националния автомобилен парк следва да се определят въз основа на общия брой електрически превозни средства, регистрирани в съответната държава членка. Тези цели следва да се определят въз основа на обща методика, която да отчита технологичното развитие, като например увеличаване пробег на електрическите превозни средства или нарастващия брой на зарядните точки за бързо зареждане, които могат да зареждат с електроенергия по-голям брой електрически превозни средства за даден период в сравнение с нормалните зарядни точки. Тази обща методика следва да взема предвид също така различните модели за зареждане на електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, както и на хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Методиката, определяща целите относно националния автомобилен парк въз основа на общата максимална изходна мощност на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия, следва да позволява гъвкавост за прилагането на различни технологии за зареждане с електроенергия в държавите членки.

- (15) Прилагането в държавите членки на целите относно националния автомобилен парк следва да гарантира инсталирането на достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки *по начин, който да гарантира също така достъпността на зарядните точки на целите техни територии*, по-специално в станциите на общественя транспорт, като например пристанищни пътнически терминали, летища или железопътни гари. *Разполагането на тези публично достъпни зарядни точки е особено важно в жилищните райони, където паркирането извън уличното платно е ограничено, и в районите, където превозните средства обикновено се паркират за продължителен период от време.* Следва също така да се разгърне достатъчен брой публично достъпни зарядни точки за бързо зареждане, предназначени за лекотоварни електрически превозни средства, за да се увеличи удобството за потребителите, по-специално в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, с цел да се гарантира пълна трансгранична свързаност и да се осигури възможност електрическите превозни средства да се движат в рамките на целия Съюз. *Важно е разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия да бъде резултат преди всичко от частни пазарни инвестиции. Все пак, при условие за спазване на правилата на Съюза за държавните помощи, държавите членки следва да могат да подкрепят разгръщането на необходимата публично достъпна инфраструктура за зареждане в случаите, когато поради пазарните условия е необходима публична подкрепа преди да бъде изграден напълно конкурентен пазар.*

(16) *В зависимост от конкретните обстоятелства в дадена държава членка, изискванията за равнището на фиксирана обща изходна мощност, която трябва да се осигури чрез публично достъпни зарядни станции за всяко лекотоварно електрическо превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, което е регистрирано в тази държава членка, може вече да не са оправдани, когато тези изисквания биха могли да доведат до неблагоприятни последици, обезкуражаващи частните инвестиции, или водещи по-специално до свръхпредлагане в средносрочен план. Рискът от такива неблагоприятни последици може да възникне при инсталирането на голям брой частни зарядни точки. Нуждите на ползвателите или степента на ползване на публично достъпните зарядни станции могат да бъдат по-малки спрямо първоначалните предположения, вследствие на което общата изходна мощност, осигурена чрез публично достъпните зарядни станции, да достигне до непропорционално високо равнище спрямо реалното ползване на тези станции. В такива случаи съответната държава членка следва да може да поиска разрешение да прилага по-занижени изисквания спрямо тези, които са посочени в настоящия регламент за равнището на общата изходна мощност, или да прекрати прилагането на тези изисквания. За да може държавата членка да отправи такова искане, делът на лекотоварните електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, спрямо общия автомобилен парк от лекотоварни превозни средства, регистрирани в държавата членка, трябвало да е достигнал поне 15 %, а държавата членка следва да обоснове надлежно своето искане.*

(17) *Като част от прегледа на настоящия регламент, е важно Комисията да извършва оценка на необходимостта от включване на изисквания за инфраструктурата за зареждане, която да обслужва велосипеди с електрическо захранване и превозни средства от категория L, например електрически велосипеди и електрически мопеди, и по-специално възможността за инсталиране на битови контакти, като част от инфраструктурата за зареждане, които да позволяват лесното зареждане на такива превозни средства, тъй като те представляват вид транспорт, който може да допринесе за допълнително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и на замърсяването на въздуха.*

█

(18) Тежкотоварните електрически превозни средства се нуждаят от напълно различна инфраструктура за зареждане с електроенергия в сравнение с лекотоварните електрически превозни средства. Понастоящем обаче в Съюза се наблюдава почти пълна липса на публично достъпна инфраструктура за тежкотоварни електрически превозни средства **и разгръщането на тази инфраструктура трябва да бъде ускорено**. Комбинираният подход към целите относно отстоянията по протежението на трансевропейската транспортна мрежа, **с подходящо разграничение между основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа**, целите за инфраструктура за нощно зареждане и целите, свързани с градските възли, следва да гарантира, че в целия Съюз е установено достатъчно покритие на публично достъпна инфраструктура за зареждане на електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очакваното **увеличение на пазарния дял** на тежкотоварните превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии.

- (19) По протежение на трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени достатъчно на брой публично достъпни бързи зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, за да се гарантира пълна свързаност в Съюза. Тази инфраструктура следва да разполага с достатъчна мощност, за да позволи зареждането с електроенергия на тежкотоварни превозни средства в рамките на регламентираното време за почивка на водача. *С цел да се вземе предвид времето, необходимо за планирането, проектирането и изграждането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия, което би могло да включва разширяване или модернизиране на електроенергийната мрежа в определени райони, придобиването на земя, издаването на екологични разрешения и, ако е необходимо, възлагането на обществени поръчки, както и за адаптиране към постепенното навлизане на тежкотоварни електрически превозни средства, публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия на тези превозни средства следва да бъде разгърната постепенно от 2025 г. нататък, с цел обхващане на цялата трансевропейска транспортна мрежа до 2030 г.*
- (20) *За целите на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия по протежението на пътната трансевропейска транспортна мрежа, всички зарядни станции, които трябва да бъдат изградени по протежението на пътната трансевропейска транспортна мрежа, следва да бъдат разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа или на разстояние по шосе до 3 км от най-близкия изход на даден път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа.*

- (21) Някои държави членки са в процес на модернизиране на участъци от трансевропейската транспортна мрежа, за да изпълнят изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>. По този начин държавите членки следва да се стремят да гарантират, че предвидените в настоящия регламент изисквания за разполагане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво по протежението на трансевропейската транспортна мрежа се прилагат по всеобхватен начин, за да се избегне блокирането на активи, както и да се гарантира координираното прилагане на Регламент (ЕС) № 1315/2013 и на настоящия регламент.
- (22) Понастоящем се разработват нови стандарти за инфраструктурата за зареждане на тежкотоварни електрически превозни средства. Поради това Комисията следва да разгледа възможността за увеличаване на индивидуалната мощност на зарядните станции в зарядните центрове, след като новите общи технически спецификации станат налични.

---

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

- (23) Инфраструктурата за зареждане с електроенергия по протежението на трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде допълнена с публично достъпна инфраструктура за бързо зареждане в градските възли. Тази инфраструктура е необходима по-специално за осигуряване на възможности за зареждане на камиони за доставка на стоки и за зареждане на мястото на местоназначение на товарните автомобили. Но зарядните точки за лекотоварни електрически превозни средства в градските райони следва да бъдат причислени към целта относно националния автомобилен парк. ***В допълнение към бързите зарядни точки по протежението на трансевропейската транспортна мрежа и в градските възли, тежкотоварните електрически превозни средства следва да могат да използват публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по протежението на основната транспортна мрежа и за нощно зареждане, по-специално за подкрепа на електрификацията на сектора на превозите на дълги разстояния.***
- (24) ***С цел да се избегнат инвестиции, които биха били несъразмерни в сравнение с обема на трафика по някои пътища от трансевропейската транспортна мрежа, в случаите, когато разгръщането на инфраструктура за зареждане не може да бъде обосновано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки следва да могат да предвидят възможността един публично достъпен заряден център да обслужва и двете посоки на движение, ако са изпълнени другите приложими изисквания за максималното отстояние между зарядните центрове, за общата изходна мощност на зарядния център и за броя на зарядните точки в зарядните центрове, които са приложими за една посока на движение. Като алтернатива, държавите членки следва да могат да намалят общата изходна мощност на зарядните центрове, предназначени за лекотоварни електрически превозни средства или тежкотоварни електрически превозни средства, разположени по протежението на пътната трансевропейска транспортна мрежа с малък обем на трафик съответно на лекотоварни или тежкотоварни електрически превозни средства. За същата цел държавите членки следва да могат да разрешават и по-голямо максимално отстояние между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за лекотоварни или тежкотоварни електрически превозни средства по***

*протежението на пътищата от основната трансевропейска транспортна мрежа с много малък обем на трафика.*

- (25) *Предвид географския характер на Кипър, липсата на всякаква сухопътна връзка с други държави членки и континента и ограничения обхват на пътната трансевропейска транспортна мрежа, движението на тежки превозни средства на дълги разстояния в тази държава членка е ограничено. Освен това, предвид ограничения дневен пробег на тежкотоварните електрически превозни средства в Кипър, техните нужди от зареждане ще бъдат покрити предимно от капацитет за нощно зареждане в частни обекти, като например складове. Следователно, Кипър ще бъде субект на непропорционално и ненужно задължение, ако трябва да изпълни изискванията, определени в настоящия регламент, относно минималното покритие за публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства на територията на страната във връзка с равнището на обща изходна мощност на зарядните центрове, разположени по протежението на трансевропейската транспортна мрежа, и максималното отстояние между зарядните центрове. Следователно Кипър следва да може да представи на Комисията мотивирано искане да му се разреши да прилага по-занижени изисквания в това отношение, при условие че по-занижените изисквания няма да възпрепятстват движението на тежкотоварни електрически превозни средства в тази държава членка.*

- (26) *Очаква се, че собствениците на електрически превозни средства ще използват до голяма степен зарядни точки в техни собствени помещения или на колективни паркинги в жилищни и нежилищни сгради. Въпреки че разполагането на инфраструктура за полагане на кабели и на зарядни точки в посочените сгради се регулира от Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup>, е важно държавите членки да вземат предвид наличието на такава частна инфраструктура, когато планират разполагането на публично достъпни зарядни точки.*
- (27) Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия *на тежкотоварни електрически превозни средства* е еднакво важно и за частните обекти, които не са достъпни за обществеността, като например в частни депа и логистични центрове, за да се осигури зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Публичните органи *следва да обмислят* предприемането на мерки в контекста на установяването на своите преразгледани национални рамки за политиката, за да се гарантира, че е осигурена подходяща инфраструктура за зареждане на тежкотоварни електрически превозни средства през нощта и на мястото на местоназначение.

---

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

- (28) В съответствие с принципите, заложи в съобщението на Комисията от 23 март 2017 г., озаглавено „Европейска рамка за оперативна съвместимост – стратегия за прилагане“, възможността за разработване на усъвършенствани цифрови услуги, включително платежни решения, основани на договори, и за гарантиране на прозрачна информация за ползвателите чрез цифрови средства зависи от внедряването на цифрово свързани и интелигентни зарядни точки, които спомагат за създаването на цифрово свързана и оперативна съвместима инфраструктура. Интелигентните зарядни точки следва да включват набор от физически характеристики и технически спецификации (апаратна част и програмно осигуряване), необходими за изпращане и получаване на данни в реално време, което прави възможен потока от информация между участниците на пазара, зависещи от тези данни, за да се развие напълно опитът по отношение на зареждането с електроенергия, а именно операторите на зарядни точки, доставчиците на услуги за мобилност, платформите за е-роуминг, операторите на разпределителни системи и в крайна сметка крайните ползватели.
- (29) Интелигентните измервателни системи, определени в Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета<sup>11</sup>, дават възможност за предоставяне на данни в реално време, което е необходимо, за да се гарантира стабилността на електроенергийната мрежа и да се насърчи рационалното използване на услугите за зареждане. Като осигуряват измерване на консумацията на енергия в реално време и точна и прозрачна информация относно разходите, интелигентните измервателни системи, в комбинация с интелигентните зарядни точки, насърчават зареждането с електроенергия в часовете на ниско общо потребление и ниски цени на електроенергията. Използването на интелигентни измервателни системи в комбинация с интелигентни зарядни точки може да оптимизира зареждането, което е от полза за електроенергийната система и за крайния ползвател. Държавите членки следва да насърчат използването на интелигентни измервателни системи за зареждане на електрически превозни средства на публично достъпни зарядни станции, когато това е технически осъществимо и икономически обосновано, и

---

<sup>11</sup> Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125).

следва да гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/944.

- (30) Нарастването на броя на електрическите превозни средства в автомобилния, железопътния, морския и други видове транспорт ще изисква операциите по зареждане да бъдат оптимизирани и управлявани по такъв начин, който не води до претоварване и позволява да се извлече пълна полза от разполагаемостта на електроенергията от възобновяеми източници и от ниските цени на електроенергията в системата. Интелигентното зареждане с електроенергия може по-специално да улесни допълнителното интегриране на електрическите превозни средства в електроенергийната система, тъй като то дава възможност за оптимизиране на потреблението чрез агрегиране ▯ . Интегрирането на системата може да бъде допълнително улеснено чрез двупосочно зареждане (подаване от превозните средства към електрическата мрежа), ***а интелигентното и двупосочно зареждане би могло също да намали разходите на потребителите за зареждане с електроенергия.*** Следователно всички ▯ зарядни точки, ***изградени или санирани след ... [датата на прилагане, посочена в член 26],*** следва да осигуряват подкрепа за интелигентното зареждане. ***Освен това следва да се приемат стандарти за комуникация с цел подкрепа на интелигентното и двупосочното зареждане, за да се гарантира оперативна съвместимост.***

- (31) Развитието на инфраструктурата **в рамките на и извън електроенергийната мрежа** за електрически превозни средства, взаимодействието на тази инфраструктура с електроенергийната система и правата и отговорностите, възложени на различните участници на пазара на електрическа мобилност, трябва да бъдат в съответствие с принципите, установени съгласно Директива (ЕС) 2019/944. В този контекст операторите на разпределителни системи следва да си сътрудничат на недискриминационен принцип с всяко лице, което създава или експлоатира публично достъпни зарядни точки **■**. Достъпът на доставчиците на електроенергия в Съюза до зарядните точки следва да не засяга дерогациите, предоставени по член 66 от Директива (ЕС) 2019/944.
- (32) Създаването и експлоатацията на зарядни точки за електрически превозни средства следва да се развие като конкурентен пазар с открит достъп за всички страни, заинтересовани от разгръщането или експлоатацията на зарядната инфраструктура. С оглед на ограничените алтернативни местоположения **за зарядни точки за електрически превозни средства** по магистралите, съществуващите там концесионни зони, като например конвенционални станции за презареждане с гориво или зони за почивка, будят особена загриженост, тъй като те могат да имат много дълъг срок на действие или понякога изобщо да не е определена крайна дата за тяхната експлоатация. Държавите членки следва да се стремят, доколкото това е възможно и е в съответствие с Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup>, да възлагат нови концесии на конкурентна основа, по-специално за станции за зареждане с електроенергия в съществуващи зони за почивка по магистралите или в непосредствена близост до тях, **с цел да се предотврати навлизането в зелени площи, както и** да се ограничат разходите за разгръщане и да се даде възможност за навлизане на нови участници на пазара.

---

<sup>12</sup> Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).

- (33) Прозрачността на цените е от решаващо значение, за да се гарантират безпроблемно и лесно зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативни горива, следва да получават точна ценова информация преди започването на сесия за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво. Цената следва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да могат крайните ползватели да идентифицират различните **ценови елементи, начислявани от оператора при изчисляването на цената на дадена сесия за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво, и да предвидят общия разход. Операторите на станции за зареждане с електроенергия следва също така да имат правото да начисляват допълнителни такси, наред с другото, за да се избегне блокирането на дадена зарядна точка и тя да не може да се използва от други ползватели, при условие че тези такси са ясно посочени и съобщени преди началото на зарядната сесия. Ако цената за ad hoc зареждане с електроенергия е посочена на специална уебстраница, тя следва да бъде ясно посочена на същата уебстраница, която се използва за плащането на сесията. Определянето на изисквания за операторите и доставчиците на услуги за мобилност би осигурило гаранции и предсказуемост за потребителите и по този начин би допринесло за гарантиране на доверие по време на началните етапи на внедряване на електрическата мобилност. Това ще насърчи също така бързото навлизане на електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на превозните средства, задвижвани с водород, което е от съществено значение за постигането на големите амбиции на Съюза в областта на климата, както и на приоритетите, определени в съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“.** Цените следва да бъдат разумни и да не надвишават вече извършените разходи, плюс разумен марж на печалба. Тези ценови изисквания не засягат правото на държавите членки да определят приложима единична цена за електроенергията, която се зарежда от отделна зарядна станция, в съответствие с Директива 98/6/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Директива 98/6/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 1998 г. относно защитата на потребителите при обозначаването на цените на стоките, предлагани на потребителите (ОВ L 80, 18.3.1998 г., стр. 27).

(34) С времето се появяват нови услуги ■ в подкрепа на използването на електрически превозни средства. **Стимулите, предоставяни от държавите членки, както и приетите от тях обвързващи мерки, като например задължителен капацитет за роуминг на определени зарядни точки, изиграха значителна роля за развитието на тези нови услуги.** Субектите, които предлагат такива нови услуги, като например доставчиците на услуги за мобилност, следва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По-конкретно операторите на зарядни точки не следва да предоставят ненужно преференциално третиране на някои от тези доставчици на услуги за мобилност, например чрез необосновано диференциране на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по-високи цени за потребителите. **За да се осигури преходът към тези нови услуги и да се гарантира, че ползвателите на такива превозни средства могат лесно и безпрепятствено да ползват инфраструктурата за зареждане навсякъде в Съюза, държавите членки** следва да наблюдават развитието на пазара за зареждане с електроенергия. При преразглеждането на настоящия регламент Комисията следва да предприеме действия, когато това се налага от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайните ползватели, **на услуги, които подвеждат потребителите и пречат на прозрачността на цените**, или на стопански практики, които могат да ограничат конкуренцията.

- (35) Степента на пазарно навлизане на превозните средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка. Разполагането на достатъчна инфраструктура за презареждане с водород обаче е от съществено значение, за да се даде възможност за широкомащабно използване на превозни средства, задвижвани с водород, както е предвидено в съобщението на Комисията от 8 юли 2020 г., озаглавено „Стратегия за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа“.
- Понастоящем точки за презареждане с водород има едва в няколко държави членки и в по-голямата си част те са неподходящи за тежкотоварни превозни средства. Поради това не е възможно превозните средства, задвижвани с водород, да се движат из целия Съюз. Задължителните цели за разполагане на публично достъпни точки за презареждане с водород следва да гарантират достатъчно гъста мрежа от точки за презареждане с водород по основната трансевропейска транспортна мрежа, така че да бъде възможно безпроблемно пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. ***За целите на разгръщането на инфраструктура за презареждане с водород по протежението на трансевропейската транспортна мрежа, всички станции за презареждане с водород, които трябва да бъдат изградени по протежението на пътната трансевропейска транспортна мрежа, следва да бъдат разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа или на разстояние до 10 км по шосе от най-близкия изход от път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа.***

- (36) Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативно гориво, следва да могат да *зареждат с електроенергия ad hoc или да презареждат с гориво ad hoc* и да плащат лесно и удобно във всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, без да е необходимо да сключват договор с оператора на зарядната точка или точката за презареждане или с доставчик на услуги за мобилност. Поради това за зареждане ad hoc с електроенергия или презареждане с гориво всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане следва да приемат платежните инструменти, които са широко използвани в Съюза, и по-специално електронни плащания чрез терминалите и устройствата, използвани за платежни услуги. ***Прилагането на тези изисквания следва да бъде отложено за инфраструктурата, изградена преди датата на прилагане на настоящия регламент.*** Дори когато в зарядната точка или в точката за презареждане се предлагат плащания по договор, този метод на плащане ad hoc следва винаги да бъде на разположение на потребителите.
- (37) ***Независимо от марката на техните превозни средства, крайните ползватели следва да имат достъп и да ползват публично достъпни зарядни станции по удобен за потребителите и недискриминационен начин.***

- (38) Транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички ползватели, включително възрастни хора, лица с намалена подвижност и лица с увреждания. По принцип местоположението на всички станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както и самите станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да бъдат проектирани по такъв начин, че **да бъдат достъпни и лесни за ползване** от възможно най-голяма част от хората, и по-конкретно от възрастни хора, лица с намалена подвижност и лица с увреждания. Това следва да включва, например, осигуряване на достатъчно пространство около паркинга, гарантиране, че зарядната станция не е монтирана на бордюр, че бутоните или екранът на зарядната станция се намират на подходяща височина и теглото на кабелите за зареждане с електроенергия и маркучите за презареждането с гориво е такова, че хората, които са с ограничена сила, да могат да боравят лесно с тях. Освен това следва да бъде достъпен и потребителският интерфейс на съответните станции за зареждане. В този смисъл изискванията за достъпност, определени в Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>, следва да се прилагат за инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.
- (39) **Безопасността и сигурността на ползвателите, по-специално на зарядните станции без надзор, могат да бъдат преодоленни чрез оборудване на зарядните станции с аварийни бутони, предоставяне на информация за контакт със службите за спешна помощ, осигуряване на подходящо осветление или чрез други подходящи мерки.**

---

<sup>14</sup> Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70).

- (40) Превозните средства, задвижвани с водород, следва да могат да презареждат гориво във или около местоназначението си, което обикновено се намира в градска зона. За да се гарантира, че е възможно публично достъпно презареждане с гориво поне в основните градски зони, такива станции за презареждане с водород следва да се осигурят във всички градски възли, както е определено в Регламент (ЕС) № 1315/2013 ■ . В рамките на градските възли публичните органи следва да обмислят разполагането на станции за презареждане с водород в мултимодалните **центрове**, тъй като тези центрове са типично местоназначение за тежкотоварните превозни средства и защото те биха могли да обслужват с водород и други видове транспорт, като например железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища. ***Наличието на публично достъпна станция за презареждане с водород, разположена в градски възел, следва да може да се взема предвид при изпълнението на изискването за трансевропейската транспортна мрежа, при условие че е изпълнена целта за капацитет.***
- (41) На този ранен етап от разгръщането на пазара все още съществува известна неопределеност по отношение на вида превозни средства, които ще навлязат на пазара, и по отношение на видовете технологии, които ще бъдат широко използвани. В стратегията за водорода за неутрална по отношение на климата Европа сегментът на тежкотоварните превозни средства е определен като най-вероятният сегмент, който най-рано ще премине към масово използване на превозни средства, задвижвани с водород. Поради това инфраструктурата за презареждане с водород следва първоначално да се насочи към този сегмент, като същевременно позволи на лекотоварните превозни средства да зареждат гориво в публично достъпни станции за презареждане с водород. За да се гарантира оперативна съвместимост, всички публично достъпни водородни станции следва да предоставят водород в газообразно състояние под налягане от поне 700 bar. При разгръщането на инфраструктурата следва да се взема предвид и появата на нови технологии, като например технологията за течния водород, които позволяват извършването на по-голям пробег от тежкотоварните превозни средства и се очаква те да бъдат предпочитаният технологичен избор на някои производители на превозни средства. ■

- (42) *Разработването на нови технологии ще изисква координация между всички заинтересовани страни. Например, съвместното предприятие „Чист водород“, създадено с Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета<sup>15</sup>, следва да бъде използвано и за улесняване и привличане на частно финансиране, така че съответните цели, определени в настоящия регламент, да могат да бъдат постигнати.*
- (43) В Съюза са създадени редица точки за презареждане с *втечнен метан*, които вече осигуряват централна структура за движението на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с *втечнен метан*. Основната трансевропейска транспортна мрежа следва да продължи да бъде основата за разгръщането на *инфраструктура за втечнен метан*, тъй като тя обхваща основните транспортни потоци и позволява трансгранична свързаност в целия Съюз. В Директива 2014/94/ЕС се препоръчва такива точки за презареждане с гориво да се разполагат на всеки 400 км по протежението на основната трансевропейска транспортна мрежа. Наличието на ограничен брой пропуски по протежението на мрежата обаче пречи тази цел да бъде постигната. Държавите членки следва да постигнат тази цел и да запълнят оставащите пропуски до 2025 г., след което целта следва да престане да се прилага.

---

<sup>15</sup> *Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ и отмяна на регламенти (ЕО) № 219/2007, (ЕС) № 557/2014, (ЕС) № 558/2014, (ЕС) № 559/2014, (ЕС) № 560/2014, (ЕС) № 561/2014 и (ЕС) № 642/2014 (ОВ L 427, 30.11.2021 г., стр. 17).*

(44) *За целите на настоящия регламент терминът „втечен метан“ следва да се разбира като „втечен природен газ (ВПГ), втечен биогаз или синтетичен втечен метан, включително и смеси от тези горива“. Използването на термина „втечен метан“, за който е дадена легална дефиниция, не променя определението или състава на отделните горива (ВПГ, втечен биогаз или синтетичен втечен метан) така, както са определени в други правни актове на Съюза.*

- (45) Съоръженията за захранване от наземната електрическа мрежа (*стационарни и мобилни*) могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на корабоплаването по вътрешните водни пътища с чиста енергия и да допринасят за намаляване на въздействието на корабите, плаващи по море, както и на плавателните съдове по вътрешните водни пътища върху околната среда, *климата и здравето на хората, по-специално във връзка с качеството на въздуха в градските зони около пристанищата*. Съгласно Регламент (ЕС) 2023/...<sup>+</sup> корабните оператори на морски контейнеровози и морски пътнически кораби трябва да намалят количеството емисии, отделяни от техните кораби, *докато са акостирани на кея*. Задължителните цели за разгръщане следва да гарантират, че секторът разполага с достатъчно захранване от наземната електрическа мрежа *за корабите, акостирани на кея* в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, за да се спазят тези изисквания. *Поради това е важно да се определят ясни цели за разгръщането на инфраструктура за захранване от наземната електрическа мрежа в пристанищата от трансевропейската транспортна мрежа. С оглед на факта, че държавите членки имат различни модели на управление на пристанищата, за да постигнат тези цели, държавите членки следва да могат да решават кой е най-добрият начин за разгръщане на инфраструктурата в техните пристанища и на различните терминали, според техните потребности. Важно е в пристанищата и, когато е приложимо, между отделните терминали, да се разгръща инфраструктура, като максималната възвращаемост на инвестициите и степента на запълване на капацитета водят до възможно най-големи ползи за околната среда с цел понижаване на емисиите на парникови газове и намаляване на замърсяването на въздуха.*

---

<sup>+</sup> ОБ: Моля, въведете в текста номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) *Планирането, разработването и внедряването на захранване от наземната електрическа мрежа за морските кораби изисква координиран подход за постигането на съответствие между търсенето и предлагането. Поради това всички публични и частни субекти (оператори на кораби и пристанищни власти), както и всички други съответни участници на пазара, следва да координират усилията си, за да се осигури гладко функциониране на ежедневна основа.*
- (47) *Важно е да се избегне блокирането на активи и да се гарантира, че публичните и частните инвестиции, които се правят днес, са ориентирани към бъдещето и допринасят за прехода към неутралност по отношение на климата, както е посочено в Европейския зелен пакт. Разгръщането на захранване от наземната електрическа мрежа в морските пристанища трябва да се разглежда заедно с наличните и предвидените за въвеждане в бъдеще еквивалентни алтернативни технологии с нулеви емисии на парникови газове и технологии с нулево замърсяване, и по-специално технологиите, които осигуряват намаляване на емисиите и на замърсяването както при престоя на кейово място, така и по време на корабоплаването.*
- (48) Приоритетно захранване от наземната електрическа мрежа следва да се предоставя на *морските* контейнеровози и *морските* пътнически кораби, които са категориите кораби с най-голямо количество емисии на кораб *докато са акостирали на кея*. За да се вземат предвид характеристиките на потребяваната мощност на различните *акостирали на кея* морски пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанищата, е необходимо да се направи разграничение между изискванията за морските пътнически кораби, отнасящи се за ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически *плавателни съдове, от една страна*, и изискванията за другите морски пътнически кораби, от друга страна.

- (49) При задължителните цели за разгръщане следва да се вземат предвид видът на обслужваните плавателни съдове и обемът на трафика на морските пристанища. Морските пристанища с малък обем на трафика на определени категории кораби **въз основа на средния годишен брой акостирания** не следва да бъдат подлагани на задължителните цели за разгръщане за съответните категории кораби. По същия начин задължителните цели не следва да са насочени към максимално потребление, а към достатъчно голям обем, за да се избегне неоползотворяване на капацитета и да се вземат предвид експлоатационните характеристики на пристанището. ■
- (50) *При определянето на броя на акостиранията не следва да се вземат предвид краткосрочните акостирания на кораби, използващи технологии с нулеви емисии, непланираните акостирания от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, както и акостиранията при изключителни обстоятелства, налагащи използването на генерирана на борда енергия, или при извънредни ситуации, криещи непосредствен риск за живота на хората, за кораба или за околната среда, или акостиранията по други форсмажорни обстоятелства.*

- (51) Морският транспорт е важен фактор за сближаването и икономическото развитие на островите и най-отдалечените региони на Съюза, **както и за Сеута и Мелиля**. Мощностите за производство на електроенергия **на тези острови, региони и територии** може да не са достатъчни, за да задоволят търсенето на електроенергия, необходимо за осигуряването на хранване от наземната електрическа мрежа. В такива случаи **тези острови, региони и територии** трябва да бъдат освободени от изискването за осигуряване на хранване от наземната електрическа мрежа, освен ако и докато не бъде осъществено електрическо свързване с континента **или със съседни държави, според случая**, или са налице достатъчно мощности за местно производство на енергия от **неизкопаеми** енергийни източници.
- (52) До 2025 г. следва да бъдат осигурени **подходящ брой** точки за презареждане с **втечнен метан** в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа. **Разгръщането на тази инфраструктура следва да се ръководи от пазарното търсене**. Точките за презареждане с **втечнен метан** включват терминали за **втечнен метан**, резервоари, **ремаркета цистерни, камиони танкери**, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове.

- (53) *В пристанищата по вътрешните водни пътища от трансевропейската транспортна мрежа следва да се разполагат и инсталации, осигуряващи захранване от наземната електрическа мрежа.*
- (54) *Използването на външно електрозахранване следва да замени използването на двигателите, когато въздухоплавателните средства са спрели на летището. Това следва да намали емисиите на замърсители и шум, да подобри качеството на въздуха и да намали въздействието на въздухоплавателните съдове върху изменението на климата. Поради това за всички транспортно-търговски дейности следва да се предоставя външно електрозахранване, докато въздухоплавателните средства са на контактна местостоянка за въздухоплавателни средства или на перонна местостоянка за въздухоплавателни средства на летищата от трансевропейската транспортна мрежа. Външното електрозахранване на въздухоплавателните средства може да бъде осигурено чрез стационарни или мобилни наземни съоръжения за електрозахранване както на контактните местостоянки за въздухоплавателни средства, така и на перонните местостоянки за въздухоплавателни средства. Въпреки че въздухоплавателните средства следва да могат да използват външно електрозахранване на всички контактни местостоянки за въздухоплавателни средства и перонни местостоянки за въздухоплавателни средства, използвани за операции на търговския въздушен транспорт, не е необходимо всяка местостоянка да бъде оборудвана със стационарно или подвижно наземно съоръжение за електрозахранване, тъй като едно наземно съоръжение за електрозахранване, независимо дали е стационарно или подвижно, може да обслужва множество местостоянки и да се използва за посрещане на оперативните нужди.*

- (55) *Когато гарантират, че на спрелите въздухоплавателни средства се предоставя достъп до електрозахранване на летищата, държавите членки следва, по целесъобразност, да насърчават сътрудничеството между управляващия летището орган и доставчиците на наземно обслужване, както и със самообслужващите се ползватели на летището, ако това е уместно. Държавите членки следва по-специално да направят това чрез комитетите на ползвателите на летища, създадени съгласно Директива 96/67/ЕО на Съвета<sup>16</sup>.*
- (56) *Държавите членки следва да могат да освободят летищата от трансевропейската транспортна мрежа с по-малко от 10 000 търговски полета годишно, изчислени като средна стойност за предходните три години, от задължението да доставят електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства на всички перонни местостоянки. С оглед на броя на съответните полети инвестиционните разходи и разходите за поддръжка за осигуряването на електроенергия за перонните местостоянки за въздухоплавателни средства на посочените летища от трансевропейската транспортна мрежа може да бъдат непропорционални на ползите за околната среда, особено в сравнение с по-ефективните инвестиции за справяне с емисиите на CO<sub>2</sub> от летищата.*

---

<sup>16</sup> *Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).*

(57) В съответствие с Директива 2014/94/ЕС държавите членки са въвели национални рамки за политиката, в които са очертани техните дългосрочни цели и планове, за да се гарантира постигането на въпросните дългосрочни цели. Както в оценката на националните рамки за политиката, така и в оценката на Директива 2014/94/ЕС беше подчертана необходимостта от по-амбициозни цели и по-добре координиран подход във всички държави членки с оглед на очакваното ускорено навлизане на превозни средства, използващи алтернативни горива, и по-специално на електрически превозни средства. Освен това, в отговор на амбициозните цели на Европейския зелен пакт *и целите на Съюза в областта на климата*, ще са необходими алтернативи на изкопаемите горива във всички видове транспорт. Съществуващите национални рамки за политиката следва да бъдат преразгледани, така че в тях да бъде ясно описан начинът, по който държавите членки ще посрещат много по-голямата нужда от публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, заявена в задължителните цели. Преразгледаните национални рамки за политиката *биха могли* да обхващат *видовете* транспорт, **■** за които не съществуват задължителни цели по отношение на разгръщането. *Държавите членки следва да докладват редовно за постигнатия напредък по отношение на прилагането на преразгледаните национални рамки за политиката.*

(58) Освен това, държавите членки следва да извършват редовно оценка за това как чрез разполагането и експлоатацията на зарядните точки електрическите превозни средства биха могли да допринесат допълнително за гъвкавостта на енергийната система и за по-нататъшното усвояване на електроенергията от възобновяеми източници. В тази оценка следва да се определя кои са целесъобразните мерки, които трябва да бъдат приложени, за да се осигури съгласуваност на планирането на инфраструктурата със съответното планиране на електроенергийната мрежа, за да се изпълнят изискванията, определени в настоящия регламент. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) 2019/943 на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> и на Директива (ЕС) 2019/944, държавите членки следва да предприемат всички необходими стъпки, за да гарантират, че електроенергийната мрежа отговаря на търсенето на електроенергия от инфраструктурата за зареждане с електроенергия, предвидена в настоящия регламент. За тази цел държавите членки следва да модернизират и да поддържат електроенергийната мрежа, така че тя да може да удовлетворява настоящото и бъдещото търсене на електроенергия от страна на транспортния сектор.

---

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) 2019/943 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно вътрешния пазар на електроенергия (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 54).

- (59) Преразгледаните национални рамки за политиката следва да включват мерки за подкрепа за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщане на необходимата инфраструктура за алтернативни горива, която трябва да бъде изградена в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно се отчитат нуждите на малките и средните предприятия. Освен това в преразгледаните национални рамки за политиката следва да бъде описана цялостната национална рамка за планиране, издаване на разрешителни и възлагане на поръчки за такава инфраструктура и следва да се посочат всички пречки и действията, които ще бъдат предприети за отстраняването им, така че **периодът от време между разгръщането и използването на инфраструктурата да бъде разумен и** да може да се постигне по-бързо разгръщане на инфраструктурата. **При преразглеждането на националните рамки за политиката е важно да се спазват общите принципи за технологична неутралност и за поставяне на енергийната ефективност на първо място. Държавите членки следва да посочат всички приети или планирани мерки.**
- (60) Комисията следва да улесни разработването и прилагането на националните рамки за политиката на държавите членки посредством обмен на информация и добри практики между държавите членки. **Всяка държава членка следва също така да може да реши да назначи национален координатор за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, който да има задачата да следи националната координация и прилагането на националната рамка за политиката.**

(61) За да се насърчат алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки за политиката ***следва да предоставят преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните инициативи*** за насърчаване на алтернативните горива в сектори, които е трудно да бъдат декарбонизирани, като например въздухоплаването, морския транспорт, корабоплаването по вътрешните водни пътища, както и железопътния транспорт в железопътните участъци, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално държавите членки следва да ***предоставят преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните инициативи*** за декарбонизация на корабоплаването по вътрешните водни пътища по протежението на трансевропейската транспортна мрежа, в тясно сътрудничество със съответните държави членки. ***Би могло също така да се разработят*** дългосрочни стратегии за декарбонизация за пристанищата от трансевропейската транспортна мрежа и за летищата от трансевропейската транспортна мрежа, по-специално с акцент върху разгръщането на инфраструктура за плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които няма да бъдат електрифицирани. Въз основа на тези стратегии ***и като взема предвид националните данни за пазарния дял и дела от трафика, както и прогнозите за пазара,*** Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед на определянето на допълнителни задължителни цели за тези сектори.

- (62) *Разработването на технологии за алтернативни горива е важно и за железопътния транспорт, в рамките на който пряката електрификация на даден железопътен участък може да се окаже невъзможна поради някои причини, като например разходната ефективност на услугата. На разположение са различни технологии, към които железопътният сектор може да премине като замени дизеловите влакове, включително пряка електрификация, влакове, задвижвани от акумулаторни батерии, и приложения за водородни технологии. Развитието на тези технологии предполага в държавите членки да бъде разположена подходяща инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.*
- (63) Държавите членки следва да използват широк набор от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални рамки за политиката в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят ключова роля за подпомагане на развитието на инфраструктурата за алтернативни горива.
- (64) Съгласно Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>18</sup> за екологично чисти автобуси с нулеви емисии са запазени минимални национални дялове от обществените поръчки, като екологично чисти автобуси са тези, които използват алтернативни горива, както е определено в настоящия регламент. Тъй като все повече органи и оператори от сферата на обществения транспорт преминават към екологично чисти автобуси с нулеви емисии, за да бъдат постигнати тези задължителни цели, е важно държавите членки да включат целенасоченото насърчаване и развитие на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на автобуси като ключов елемент в своите национални рамки за политиката. Също така е важно държавите членки да създадат и да поддържат подходящи инструменти за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на автобуси, както и за служебните автомобилни паркове, по-специално за екологично чисти автобуси и автобуси с нулеви емисии на местно равнище.

---

<sup>18</sup> Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

- (65) Поради нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства, свързано с увеличаващата се пътна мобилност на гражданите в целия Съюз, е необходимо на потребителите да се предоставя ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за презареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки на пазара в Съюза. ■
- (66) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това потребителите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо сравнението на единичните цени на някои алтернативни и конвенционални горива, изразено като „цена на горивото за 100 км“, следва да бъде *посочвано* с информационна цел на всички станции за презареждане със съответното гориво. *Потребителите следва да бъдат ясно информирани, че подобни сравнения се отнасят за средните цени на горивата в държавата членка, които могат да се различават от действителните цени, начислявани в съответната станция за презареждане с гориво. Освен това Комисията следва, по целесъобразност, да преразгледа Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, за да гарантира, че информацията за потребителите относно разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub> във връзка с търговията на нови леки автомобили, както е предвидено в посочената директива, отчита и отразява промените, свързани с прехода към алтернативни горива.*

---

<sup>19</sup> Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 г. относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub> по отношение на търговията с нови леки автомобили (ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16).

(67) Необходимо е на потребителите да се предоставя достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Поради това държавите членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни. Следва да бъдат определени изискванията относно видовете данни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждането с електроенергия и презареждането с гориво, въз основа на резултатите от действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ (IDACS), което приключи през 2022 г.

(68) *Настоящият регламент се отнася до видовете данни, които са необходими за функционирането на конкурентен и отворен пазар и които са от съществено значение за вземането на информирани решения от крайните ползватели относно техните зарядни сесии и сесии за презареждане с гориво, включително чрез висококачествени информационни услуги, разработени от съответните участници на пазара. Изискванията за видовете данни, определени в настоящия регламент, следва да се прилагат само за данните, които са налични в цифров машинночетим формат.*

- (69) Данните следва да играят основна роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях обуславят общото качество на **инфраструктурата** за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на ползвателите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави членки. **Държавите членки следва да предоставят данните относно инфраструктурата за алтернативни горива под формата на отворени данни чрез своята национална точка за достъп в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията<sup>20</sup> и в съответствие с допълнителните спецификации, които допълват определените в посочения делегиран регламент спецификации. Тези данни следва да могат също така да се предоставят на обща европейска точка за достъп, която Комисията следва да създаде и която следва да функционира като единен портал за данни на Съюза във връзка с данните, предоставяни от операторите в националните точки за достъп. Общата европейска точка за достъп следва, по възможност, да се основава на съществуващите структури и функции на Европейската обсерватория за алтернативни горива (EAFo), заедно с информационната система TENtec, или например да бъде достъпна чрез специален интернет портал. Общата европейска точка за достъп следва да осигурява за ползвателите на данни лесен достъп до данните, както и възможност за сравнение на информацията за цената и за получаване на информацията относно характеристиките на инфраструктурата за алтернативни горива, като например достъпност, наличност или мощност.**

---

<sup>20</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 г. за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1).

(70) От изключително голямо значение е всички участници в сектора за електромобилност да могат лесно да взаимодействат чрез цифрови средства, за да предоставят най-добро качество на услугата за ползвателите. Това взаимодействие изисква уникални идентификатори за участниците във веригата за създаване на стойност. За тази цел всички държави членки следва да създадат организация за регистрация на идентификационни данни, която да издава и управлява уникалните идентификационни кодове за идентификация най-малко на операторите на зарядни точки и на доставчиците на услуги за мобилност. Всяка организация за регистрация на идентификационни данни следва да събира информация за идентификационните кодове за електромобилност, които вече се използват в нейната държава членка, да издава, когато това е необходимо, нови идентификационни кодове за електромобилност на оператори на зарядни точки и на доставчици на услуги за мобилност, следвайки съгласувана обща за Съюза логика, по която са формирани идентификационните кодове за електромобилност, както и да осигурява възможност за обмен на тези кодове за електромобилност и за проверка на тяхната уникалност чрез евентуален бъдещ общ регистър на идентификационните кодове. Комисията следва да издаде технически насоки относно създаването на такива организации въз основа на резултатите от „Събиране на данни за зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и за уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ (IDACS).

- (71) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на зарядните точки и точките за презареждане с гориво следва да бъдат уточнени в европейски или международни стандарти. Европейските организации по стандартизация следва да приемат европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета<sup>21</sup>. Важно е тези стандарти да се основават на съществуващите международни стандарти или текущата международна дейност по стандартизация, когато това е приложимо. ***За тази цел е важно европейските процедури за стандартизация на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво да започнат да се прилагат бързо, за да се подпомогне своевременното придържане към графика, необходим за планирането, възлагането на поръчките и разгръщането на инфраструктурата, изисквана съгласно настоящия регламент. Важно е също така да се инициират или ускорят процедурите за стандартизация на една хармонизирана в целия Съюз инфраструктура за зареждане с електроенергия за стационарно и динамично зареждане.***
- (72) За морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища са необходими нови стандарти за улесняване и консолидиране на навлизането на пазара на алтернативни горива във връзка с подаването на електроенергия и водород, бункероването с метанол и амоняк, както и стандарти за обмен на информация между плавателните съдове и инфраструктурата.

---

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

- (73) Международната морска организация (ММО) разработва единни и международно признати стандарти за безопасност и екологични стандарти за морския транспорт. Предвид глобалното естество на морския транспорт, следва да се избягват противоречията с международните стандарти. Ето защо Съюзът следва да гарантира, че техническите спецификации за морския транспорт, приети съгласно настоящия регламент, съответстват на приетите от ММО международни правила.
- (74) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи, по-специално с Форума за устойчив транспорт и с Европейския форум за устойчиво корабоплаване. Такава консултация с експерти е особено важна, когато Комисията възнамерява да приема делегирани актове или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.

(75) Инфраструктурата за алтернативни горива е бързо развиваща се област. Липсата на общи технически спецификации представлява пречка за създаването на единен пазар на инфраструктура за алтернативни горива. Поради това е необходимо да се определят технически спецификации за областите, в които са необходими общи технически спецификации, но все още няма такива. По-специално тези технически спецификации следва да обхващат комуникацията между електрическото превозно средство и зарядната точка, комуникацията между зарядната точка и системата за управление на софтуера за зареждане (сървър за данни и функционална логика), комуникацията, свързана с услугата за повсеместно зареждане (е-роуминг) на електрически превозни средства, и комуникацията с електроенергийната мрежа, **като същевременно се гарантира най-висока степен на защита по отношение на киберсигурността и защита на личните данни на крайните потребители.** Необходимо е също така да се въведе подходяща рамка за управление и да се определят ролите на различните участници в сектора за комуникация „превозно средство към мрежа“. Освен това трябва да бъдат взети под внимание и нововъзникващите технологични разработки, като например електрическите пътни системи, **и по-специално динамичното въздушно енергозахранване посредством пантограф, динамичното наземно енергозахранване посредством контактни релси и индуктивното енергозахранване чрез бобини в пътната настилка.** Що се отнася до предоставянето на данни, е необходимо **допълнителни видове данни, като например данните, свързани със съществуването на съоръжения, предлагащи свързани услуги на крайните ползватели, данните, свързани с приетите методи на плащане, данните, свързани с наличните езици в инфраструктурата, и данните, свързани с предоставянето на интелигентни и двупосочни услуги за зареждане с електроенергия, да бъдат добавени към данните за публично достъпното зареждане с електроенергия.**

(76) С цел настоящият регламент да бъде допълнен чрез определяне на допълнителни технически спецификации и да бъде изменен чрез добавяне на допълнителни видове данни, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) във връзка с общите технически изисквания за общ интерфейс на програмата за приложения, за да се осигури възможност за автоматизиран и единен обмен на данни между операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво и ползвателите на данни. *От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество<sup>22</sup> от 13 април 2016 г. По-специално с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, работещи по подготовката на делегираните актове.*

---

<sup>22</sup> *ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.*

- (77) *За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за изготвянето на разпоредби за етикетирането, за формата, честотата и качеството на данните във връзка с публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с гориво, които трябва да се предоставят и да бъдат достъпни съгласно настоящия регламент, както и за процедурата, въз основа на която се предоставят данните и достъпът до тях. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>23</sup>.*
- (78) Пазарът на алтернативни горива, и по-специално на горива с нулеви емисии, все още е на ранен етап на развитие, а технологиите напредват бързо. Това развитие вероятно ще засегне търсенето на алтернативни горива и съответно – на инфраструктурата за алтернативни горива в различните видове транспорт. Поради това **в срок до 31 декември 2024 г.** Комисията следва да **представи доклад за технологичната и пазарната готовност, посветен на тежкотоварните превозни средства. Този доклад следва да взема предвид първите индикации за предпочитанията на пазара и да отчита технологичното развитие и развитието на техническите спецификации. В срок до 31 декември 2026 г. и веднъж на всеки пет години след това Комисията следва да извърши преглед на настоящия регламент.**

---

<sup>23</sup> *Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).*

- (79) *Като се има предвид, че настоящият регламент ще доведе до допълнителни разходи за корекции и до административни разходи, цялостната регулаторна тежест за секторите, обхванати от настоящия регламент, следва да бъде предмет на внимателен преглед. В този контекст, в своя доклад за оценка на функционирането на настоящия регламент Комисията следва да оцени до каква степен са постигнати целите на настоящия регламент и до каква степен той е оказал въздействие върху конкурентоспособността на съответните сектори. Този преглед следва да обхваща и взаимодействието на настоящия регламент с други съответни правни актове на Съюза, включително евентуалните действия и мерки, които са били или биха могли да бъдат предприети за намаляване на общия натиск на разходите върху съответните сектори.*
- (80) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно *гарантиране на разгръщането на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива в Съюза, по-специално за пътните превозни средства, влаковете, плавателните съдове и спрелите въздухоплавателни средства*, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради необходимостта ■ да се позволи мобилност в рамките на целия Съюз на превозните средства, използващи алтернативни горива, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

- (81) Поради това Директива 2014/94/ЕС следва да бъде отменена. **В делегирани регламенти (ЕС) 2019/1745<sup>24</sup> и (ЕС) 2021/1444<sup>25</sup> на Комисията са определени технически спецификации за определени видове инфраструктура за алтернативни горива без посочена година, като същите спецификации сега са включени в приложение II към настоящия регламент с посочена година. Следователно посочените делегирани регламенти следва също да бъдат отменени,**

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

<sup>24</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 на Комисията от 13 август 2019 г. за допълване и изменение на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на зарядните точки за моторни превозни средства от категория L, бреговото електрозахранване на плавателни съдове за вътрешните водни пътища, снабдяването на автомобилния транспорт с водород и снабдяването на автомобилния и водния транспорт с природен газ, както и за отмяна на Делегиран регламент (ЕС) 2018/674 на Комисията (ОВ L 268, 22.10.2019 г., стр. 1).

<sup>25</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2021/1444 на Комисията от 17 юни 2021 г. за допълнение на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на стандартите за зарядните точки за електрически автобуси (ОВ L 313, 6.9.2021 г., стр. 1).

## Член 1

### Предмет

1. С настоящия регламент се определят задължителни национални цели, водещи до разгръщането в Съюза на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива за пътни превозни средства, влакове, плавателни съдове и спрели въздухоплавателни средства. С него се установяват общи технически спецификации и изисквания относно информацията за ползвателите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктурата за алтернативни горива.
2. С настоящия регламент също така се определят правила за националните рамки за политиката, посочени в член 14, които да бъдат приети от държавите членки, включително правила за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в области, за които не са определени задължителни цели за целия Съюз, както и за докладването относно разгръщането на такава инфраструктура.

3. С настоящия регламент се създава механизъм за докладване с цел насърчаване на сътрудничеството и се гарантира надеждно проследяване на напредъка. Механизмът за докладване е структуриран, прозрачен и цикличен процес между Комисията и държавите членки за целите на финализирането на националните рамки за политиката, ***като се вземат предвид съществуващите местни и регионални стратегии за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива***, както и последващото им прилагане и съответните действия на Комисията ***с оглед на последователното и по-бързо разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в държавите членки***.

Член 2  
Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „достъпност на данните“ означава възможност данните да бъдат поискани и получени по всяко време в машинночетим формат ■ ;
- 2) „цена ad hoc“ означава цената, начислявана на краен ползвател от оператора на зарядна точка или точка за презареждане с гориво, за зареждане с електроенергия ad hoc или презареждане с гориво ad hoc;
- 3) **„по протежение на пътната трансевропейска транспортна мрежа“ означава:**
  - a) по отношение на станциите за зареждане с електроенергия: че те са разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа или на разстояние до 3 км по шосе от най-близкия изход на път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа; и**
  - б) по отношение на станциите за презареждане с водород: че те са разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа или на разстояние до 10 км по шосе от най-близкия изход на път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа;**

4) „алтернативни горива“ означава горива или източници на захранване, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници по отношение на енергията, използвана за транспорта, и имат потенциал да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, включително:

а) „алтернативни горива за превозни средства, *влакове, плавателни съдове и въздухоплавателни средства* с нулеви емисии“:

- електроенергия,
- водород,
- амоняк,

б) „възобновяеми горива“:

- газообразни и твърди горива от биомаса, *включително биогаз*, и биогорива, както са определени съответно в член 2, точки 27, 28 и 33 от Директива (ЕС) 2018/2001,
- синтетични и парафинови горива, включително амоняк, произведени с енергия от възобновяеми източници,

в) *„невъзобновяеми алтернативни **█** горива и изкопаеми горива за преходен етап“:*

- природен газ в газообразна форма (компресиран природен газ — (КПГ) и втечнена форма (втечен природен газ — (ВПГ)),
- втечен нефтен газ (ВНГ),
- синтетични и парафинови горива, произведени от енергия от невъзобновяеми източници;

5) *„контактна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, оборудвана с пътнически ръкав;*

6) *„перонна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, която не е оборудвана с пътнически ръкав;*

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

**█**

- 8) „автоматично удостоверяване на автентичността“ означава удостоверяване на автентичността на превозно средство в зарядна точка посредством зарядния съединител или телематиката;
- 9) „наличност на данни“ означава наличието на данни в цифров машинночетим формат;
- 10) „задвижвано с акумулаторна батерия електрическо превозно средство“ означава електрическо превозно средство, задвижвано само от електродвигател, без вторичен източник на задвижване;
- 11) „двупосочно зареждане“ означава операция за интелигентно зареждане с електроенергия, при което преносът на електроенергия може да бъде обърнат, което позволява подаване на електроенергия от акумулаторната батерия към зарядната точка, към която е свързана;
- 12) „съединител“ означава физическият интерфейс между зарядната точка **или точката за презареждане с гориво и превозното** средство, чрез който се обменя **горивото или** електроенергията;
- 13) „търговски въздушен превоз“ означава търговски въздушен превоз съгласно определението в член 3, точка 24 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета<sup>26</sup>;

---

<sup>26</sup> Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

- 14) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;
- 15) „плащане по договор“ означава плащане за услуга за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво от крайния ползвател на доставчик на услуги за мобилност въз основа на договор, сключен между крайния ползвател и доставчика на услуги за мобилност;
- 16) **„ползвател на данни“ означава всеки публичен орган, пътен орган, пътен оператор, оператор на зарядна точка или на точка за презареждане с гориво, научноизследователска или неправителствена организация, доставчик на услуги за мобилност, платформа за е-роуминг, доставчик на цифрова карта или всеки друг субект, заинтересован от използването на данни с цел предоставяне на информация, създаване на услуги или извършване на изследвания или анализи във връзка с инфраструктура за алтернативни горива;**
- 17) „цифрово свързана зарядна точка“ означава зарядна точка, която може да изпраща и да получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електроенергийната мрежа и електрическото превозно средство и която може да бъде наблюдавана и контролирана от разстояние, включително с цел започване и спиране на зарядната сесия и измерване на потоците на електроенергия;
- 18) „оператор на разпределителна система“ означава оператор на разпределителна система съгласно определението в член 2, точка 29 от Директива (ЕС) 2019/944;
- 19) **„дистрибутор“ означава дистрибутор съгласно определението в член 3, точка 43 от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>27</sup>;**

---

<sup>27</sup> **Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).**

- 20) „динамични данни“ означава данни, които се променят често или редовно;
- 21) „електрическа пътна система“ означава физическа инсталация по протежението на пътя за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство, докато превозното средство е в движение;
- 22) „електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство със задвижване, включващо поне една непериферна електрическа машина в качеството на преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник;
- 23) „електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства“ означава хранване с електроенергия посредством стандартизиран стационарен или подвижен интерфейс на въздухоплавателното средство, докато то е паркирано на контактна **местостоянка за въздухоплавателни средства** или на перонна местостоянка **за въздухоплавателни средства**;
- 24) „краен ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което купува алтернативно гориво за директно използване в превозно средство;
- 25) „е-роуминг“ означава обмен на данни и плащания между оператор на зарядна точка или на точка за презареждане с гориво и доставчика на услуги за мобилност, от които крайният ползвател закупува услуга за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво;

- 26) „платформа за е-роуминг“ означава платформа за свързване на участници на пазара, по-специално доставчици на услуги за мобилност и оператори на зарядни точки или на точки за презареждане с гориво, с цел подпомагане на предоставянето на услугите между тях, включително услугата е-роуминг;
- 27) „европейски стандарт“ означава европейски стандарт, както е определен в член 2, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;
- 28) **„авиация с общо предназначение“ означава всички операции на гражданското въздухоплаване, различни от редовните въздушни услуги или нередовните въздушни превози срещу възнаграждение или наем;**
- 29) „брутен тонаж“ (БТ) означава брутен тонаж съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета<sup>28</sup>;

---

<sup>28</sup> Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

- 30) „тежкотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от **категория M<sub>2</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква а), точка ii)**, моторно превозно средство **от категория M<sub>3</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква а), точка iii)**, моторно превозно средство **от категория N<sub>2</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква б), точка ii)** или моторно превозно средство **от категория N<sub>3</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква б), точка iii) от Регламент (ЕС) 2018/858;**
- 31) „зарядна точка с голяма мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство при изходна мощност над 22 kW;
- 32) „високоскоростен пътнически плавателен съд“ означава плавателен съд съгласно определението в правило 1, глава X от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Конвенцията SOLAS от 1974 г.), превозващ повече от 12 пътници;
- 33) „лекотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от **категория M<sub>1</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква а), точка i)** или моторно превозно средство **от категория N<sub>1</sub> съгласно описанието в член 4, параграф 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;**
- 34) „втечнен метан“ означава **втечнен природен газ, втечнен биогаз или синтетичен втечнен метан, включително смеси от тези горива;**
- 35) „производител“ означава **производител съгласно определението в член 3, точка 40 от Регламент (ЕС) 2018/858;**

- 36) „доставчик на услуги за мобилност“ означава юридическо лице, което предоставя услуги срещу заплащане на краен ползвател, включително продава услуги за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво;
- 37) „зарядна точка с нормална мощност“ означава зарядна точка с изходна мощност по-малка или равна на 22 кВ за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство;
- 38) „национална точка за достъп“ означава *създаден от държава членка* цифров интерфейс, *който представлява единна точка за достъп до данни*;
- 39) „оператор на зарядна точка“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;
- 40) „оператор на точка за презареждане с гориво“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на точка за презареждане с гориво, който предоставя услуга за презареждане с гориво на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;

- 41) „пътнически кораб“ означава кораб, превозващ повече от 12 пътници, включително круизни кораби, високоскоростни пътнически кораби и ро-ро пътнически кораби;
- 42) **„платежна услуга“ означава платежна услуга съгласно определението в член 4, точка 3 от Директива (ЕС) 2015/2366 на Европейския парламент и на Съвета<sup>29</sup>;**
- 43) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ означава електрическо превозно средство с конвенционален двигател с вътрешно горене, комбиниран със система за електрозадвижване, която може да се зарежда от външен източник на електроенергия;
- 44) „изходна мощност“ означава теоретичната максимална мощност, изразена в кВ, която зарядна точка, зарядна станция или заряден център или инсталация за захранване от наземната електрическа мрежа може да осигури за превозните средства или плавателните съдове, свързани към тези зарядна точка, зарядна станция, заряден център или инсталация;

---

<sup>29</sup> **Директива (ЕС) 2015/2366 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. за платежните услуги във вътрешния пазар, за изменение на директиви 2002/65/ЕО, 2009/110/ЕО и 2013/36/ЕС и Регламент (ЕС) № 1093/2010 и за отмяна на Директива 2007/64/ЕО (ОВ L 337, 23.12.2015 г., стр. 35).**

- 45) „публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива“ означава инфраструктура за алтернативни горива, разположена на обществено достъпна площадка или в обществено достъпни помещения, независимо дали инфраструктурата за алтернативни горива се намира в имот, публична или частна собственост, дали се прилагат ограничения или условия по отношение на достъпа до площадката или помещенията и независимо от приложимите условия за използване на инфраструктурата за алтернативни горива;
- 46) „код за бърз отговор“ (код QR ) означава кодиране и визуализиране на данни в съответствие с *ISO/IEC 18004:2015*;
- 47) „зареждане с електроенергия ad hoc“ означава услуга за зареждане с електроенергия, закупувана от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в търговски отношения с оператора на съответната зарядна точка, надхвърлящи обхвата на самото закупуване на услугата за зареждане с електроенергия;

- 48) „зарядна точка“ означава стационарен или подвижен интерфейс *в рамките на електроенергийната мрежа или извън нея*, който позволява пренос на електроенергия към електрическо превозно средство и който, въпреки че може да разполага с един или няколко съединителя, за да осигурява възможност за различни типове съединител, е в състояние да зарежда само по едно електрическо превозно средство в даден момент и не включва устройства с мощност по-малка или равна на 3,7 кВ, чието основно предназначение не е зареждането на електрически превозни средства.
- 49) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за лекотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства с оглед на специфичната конструкция на съединителите/щепселите или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;
- 50) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за тежкотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства предвид или на специфичната конструкция на съединителите/щепселите, или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;

- 51) „заряден център“ означава една или повече зарядни станции на определено място;
- 52) „зарядна станция“ означава ■ физическа уредба, състояща се от една или повече зарядни точки на определено място;
- 53) „услуга за зареждане с електроенергия“ означава продажбата или подаването на електроенергия, в т.ч. съответни услуги, чрез публично достъпна зарядна точка;
- 54) „зарядна сесия“ означава целият процес на зареждане с електроенергия на превозно средство в публично достъпна зарядна точка от момента на включване на превозното средство към мрежата до момента на неговото изключване;
- 55) „презареждане с гориво на принципа ad hoc“ означава услуга за презареждане с гориво, закупена от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в търговски отношения с оператора на съответната точка за презареждане с гориво извън обхвата на самото закупуване на услугата за презареждане с гориво;
- 56) „точка за презареждане с гориво“ означава съоръжение за презареждане с гориво, предназначено за снабдяване с течно или газообразно ■ гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, което е в състояние да презарежда с гориво само по едно превозно средство, *един влак, един плавателен съд или едно въздухоплавателно средство* в даден момент;

- 57) „услуга за презареждане с гориво“ означава продажба или снабдяване с течно или газообразно гориво чрез публично достъпна точка за презареждане с гориво;
- 58) „сесия за презареждане с гориво“ означава целият процес на презареждане с гориво на превозно средство в публично достъпна точка за презареждане с гориво от момента на свързване на превозното средство до момента на преустановяване на свързването му към устройството за презареждане;
- 59) „станция за презареждане с гориво“ означава единна физическа инсталация с конкретно местоположение, състояща се от една или повече точки за презареждане с гориво;
- 60) „регулаторен орган“ означава регулаторен орган, определен от всяка държава членка съгласно член 57, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/944;
- 61) „възобновяема енергия“ означава енергия от възобновяеми неизкопаеми източници съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 1 от Директива (ЕС) 2018/2001;

- 62) „ро-ро пътнически кораб“ означава кораб, съоръжен да превозва пътни или железопътни превозни средства, като ги товари и разтоварва на колела, който превозва повече от 12 пътници;
- 63) „**безопасна и сигурна зона** за паркиране“ означава зона за паркиране, **която е достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници, и която е сертифицирана в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията**<sup>30</sup>;
- 64) „захранване от наземната електрическа мрежа“ означава подаване на електроенергия от брега, посредством стандартизиран **стационарен или подвижен** интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища, **акостирани на кея**;
- 65) „интелигентно зареждане“ означава операция за зареждане с електроенергия, при която големината на тока, подаван на акумулаторната батерия, се регулира в реално време въз основа на информация, получена чрез електронна комуникация;
- 66) „статични данни“ означава данни, които не се променят често или редовно;

---

<sup>30</sup> *Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията от 7 април 2022 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на установяването на стандарти, предоставящи подробности относно нивото на обслужване и сигурност на безопасните и сигурни зони за паркиране и относно процедурите за тяхното сертифициране (ОВ L 170, 28.6.2022 г., стр. 27).*

- 67) „широкообхватна трансевропейска транспортна мрежа“ означава широкообхватна мрежа по смисъла на член 9 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 68) „основна трансевропейска транспортна мрежа“ означава основна мрежа по смисъла на член 38 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 69) „пристанище по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа или пристанище по вътрешните водни пътища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава пристанище по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа или от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 70) „морско пристанище от основната трансевропейска транспортна мрежа или морско пристанище от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава морско пристанище от основната трансевропейска транспортна мрежа или от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 71) „оператор на преносна система“ означава оператор на преносна система съгласно определението в член 2, точка 35 от Директива (ЕС) 2019/944;
- 72) „градски възел“ означава градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

### Член 3

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства

1. Държавите членки гарантират, че *на тяхната територия се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни електрически превозни средства по начин, който е съизмерим със степента на навлизане на лекотоварните електрически превозни средства, и че тези станции осигуряват достатъчна изходна мощност за тези превозни средства.*



За тази цел държавите членки гарантират, че в края на всяка година, считано от ... /годината *на датата на прилагане*, посочена в член 26], се постигат кумулативно следните цели за изходна мощност:

- а) за всяко регистрирано на тяхна територия лекотоварно електрическо превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко **1,3** kW чрез публично достъпни зарядни станции; и
- б) за всяко регистрирано на тяхна територия лекотоварно хибридно превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа е осигурена обща изходна мощност от най-малко **0,80** kW чрез публично достъпни зарядни станции.

2. *Когато делът на задвижваните с акумулаторни батерии лекотоварни електрически превозни средства спрямо общия парк от лекотоварни превозни средства, регистрирани на територията на дадена държава членка, достигне най-малко 15% и държавата членка докаже, че изпълнението на изискванията, посочени в параграф 1, втора алинея, води до неблагоприятни последици в нея, поради това, че възпира частните инвестиции и вече не е оправдано, тази държава членка може да представи на Комисията мотивирано искане за разрешение да прилага по-занижени изисквания по отношение на равнището на общата изходна мощност или да спре да прилага такива изисквания.*
3. *В срок от 6 месеца от получаването на мотивирано искане, представено съгласно параграф 2, Комисията взема решение според това, което е обосновано във всеки отделен случай.*
4. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпните зарядни точки за лекотоварни електрически превозни средства по пътната мрежа на своята територия.

С оглед на това държавите членки гарантират, че:

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

- i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко **400** кВ и включва поне една зарядна точка с индивидуална мощност от най-малко 150 кВ;
  - ii) до 31 декември **2027** г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 600 кВ и включва поне две зарядни **точки** с индивидуална мощност от най-малко 150 кВ;
- б) по протежение на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 км един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове, предназначени за лекотоварни електрически превозни средства, отговарящи на следните изисквания:
- i) до 31 декември 2027 г. по протежение на поне 50% от дължината на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 300 кВ и включва поне една зарядна точка с индивидуална мощност от най-малко 150 кВ;*

- ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 300 кВ и включва поне една зарядна **точка** с индивидуална мощност от най-малко 150 кВ;
- iii) до 31 декември 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 600 кВ и включва поне две зарядни **точки** с индивидуална мощност от най-малко 150 кВ.

5. ***Изчисляването на процента от дължината на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа, посочен в параграф 4, буква б), точка i), се основава на следните елементи:***

- a) ***за изчисляването на знаменателя: общата дължина на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа на територията на държавата членка;***
- b) ***за изчисляването на числителя: общата дължина на участъците от широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа между два публично достъпни зарядни центъра за лекотоварни електрически превозни средства, отговарящи на изискванията, посочени в параграф 4, буква б), точка i), с изключение на всички участъци от широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа между два от тези зарядни центрове, които се намират на повече от 60 км един от друг.***

6. *По протежение на пътната трансевропейска транспортна мрежа може да бъде разположен единичен публично достъпен заряден център, предназначен за лекотоварни електрически превозни средства, и за двете посоки на движение, при условие че:*
- а) този заряден център е лесно достъпен и от двете посоки на движение;*
  - б) този заряден център е обозначен по подходящ начин; и*
  - в) изискванията, определени в параграф 4, по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, общата изходна мощност на зарядния център, броя зарядни точки и изходната мощност на единичните зарядни точки, приложими за една посока на движение, са спазени и за двете посоки на движение.*
7. *Чрез дерогация от параграф 4 от настоящия член по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 8 500 лекотоварни превозни средства и когато разгръщането на инфраструктура не може да бъде оправдано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да предвидят публично достъпен заряден център, предназначен за лекотоварни електрически превозни средства, да обслужва и двете посоки на движение, при условие че са изпълнени посочените в параграф 4 от настоящия член изисквания по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, общата изходна мощност на зарядния център, броя на зарядните точки и изходната мощност на единичните зарядни точки, приложими за една посока на движение, както и че този заряден център е леснодостъпен и от двете посоки на движение и е подходящо обозначен. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*

8. *Чрез дерогация от параграф 4 от настоящия член по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 8500 лекотоварни превозни средства и когато разгръщането на инфраструктурата не може да бъде обосновано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да намалят с до 50% общата изходна мощност на публично достъпен заряден център, предназначен за лекотоварни превозни средства, изисквана съгласно параграф 4 от настоящия член, при условие че този заряден център обслужва само една посока на движение и че са спазени другите посочени в параграф 4 от настоящия член изисквания по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, броя на зарядните точки и изходната мощност на единичните зарядни точки. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*
9. *Чрез дерогация от изискването за максимално отстояние от 60 км между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за лекотоварни превозни средства, посочени в параграф 4, букви а) и б) от настоящия член, държавите членки могат да разрешат по-голямо отстояние (до 100 км) за такива зарядни центрове по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик от по-малко от 3 000 лекотоварни превозни средства, при условие че отстоянието между зарядните центрове е подходящо обозначено. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*

10. *Когато държава членка е уведомила Комисията за случай, в който е използвала дерогация, посочена в параграф 7, изискванията по параграф 4, букви а) и б) относно максималното отстояние между зарядните центрове се считат за изпълнени.*
11. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната пътна трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в *параграф 4*, букви а) и б).

#### Член 4

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварни електрически превозни средства

1. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни електрически превозни средства на своята територия.

С оглед на това държавите членки гарантират, че:

- а) до 31 декември 2025 г. по протежението на поне 15% от дължината на пътната трансевропейска транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства във всяка посока на движение, като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 1 400 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;*

- б) до 31 декември 2027 г. по протежението на поне 50% от дължината на трансевропейската пътна транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства във всяка посока на движение, като всеки заряден център:**
- i) по протежение на основната пътна трансевропейска транспортна мрежа – осигурява изходна мощност най-малко 2 800 кВт и включва поне две зарядни точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 кВт;**
  - ii) по протежение на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа – осигурява изходна мощност най-малко 1 400 кВт и включва поне една зарядна точка с индивидуална изходна мощност най-малко 350 кВт;**
- в) до 31 декември 2030 г. по протежение на основната пътна трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 60 км един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства **■**, като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 3 600 кВт и включва поне две зарядни точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 кВт;**

**■**

- г) *до 31 декември 2030 г.* по протежение на широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 100 км един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства **■**, *като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 1 500 кВт и включва поне една зарядна точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 кВт;*
- 
- д) *до 31 декември 2027 г.* във всяка безопасна и сигурна зона за паркиране са *инсталирани поне две публично достъпни зарядни станции за тежкотоварни електрически превозни средства с индивидуална изходна мощност най-малко 100 кВт;*
- е) до 31 декември 2030 г. във всяка безопасна и сигурна зона за паркиране са *инсталирани* поне *четири публично достъпни зарядни станции* за тежкотоварни електрически превозни средства с *индивидуална* изходна мощност най-малко 100 кВт;

- ж) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни електрически превозни средства с обща мощност от най-малко **900** kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW;
- з) до 31 декември 2030 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни електрически превозни средства с обща мощност от най-малко **1800** kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW.

**2. Изчисляването на процента от дължината на пътната трансевропейска транспортна мрежа, посочен в параграф 1, букви а) и б), се основава на следните елементи:**

- а) **за изчисляването на знаменателя: общата дължина на пътната трансевропейска транспортна мрежа на територията на държавата членка;**
- б) **за изчисляването на числителя: общата дължина на участъците от пътната трансевропейска транспортна мрежа между два публично достъпни зарядни центъра за тежкотоварни електрически превозни средства, отговарящи на изискванията, посочени съответно в параграф 1, буква а) или буква б), с изключение на всички участъци от пътната трансевропейска транспортна мрежа между два от тези зарядни центрове, които се намират на повече от 120 км един от друг.**

3. *По протежение на пътната трансевропейска транспортна мрежа може да бъде разположен единичен публично достъпен заряден център, предназначен за тежкотоварни електрически превозни средства, и за двете посоки на движение, при условие че:*
- а) този заряден център е лесно достъпен и от двете посоки на движение;*
  - б) този заряден център е обозначен по подходящ начин; и*
  - в) изискванията, определени в параграф 1, по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, общата изходна мощност на зарядния център, броя зарядни точки и изходната мощност на единните зарядни точки, приложими за една посока на движение, са спазени и за двете посоки на движение.*
4. *Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 2 000 тежкотоварни превозни средства и когато разгръщането на инфраструктура не може да бъде оправдано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да предвидят, че публично достъпен заряден център, предназначен за тежкотоварни електрически превозни средства, ще обслужва и двете посоки на движение, при условие че са изпълнени посочените в параграф 1 от настоящия член изисквания по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, общата изходна мощност на зарядния център, броя на зарядните точки и изходната мощност на единичните зарядни точки, приложими за една посока на движение, както и че зарядният център е леснодостъпен и от двете посоки на движение и е подходящо обозначен. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*

5. *Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 2 000 тежкотоварни превозни средства и когато разгръщането на инфраструктурата не може да бъде обосновано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да намалят с до 50% общата изходна мощност на публично достъпен заряден център, предназначен за тежкотоварни електрически превозни средства, изисквана съгласно параграф 1 от настоящия член, при условие че този заряден център обслужва само една посока на движение, и че са спазени останалите изисквания, посочени в параграф 1 от настоящия член, по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, броя на зарядните точки и изходната мощност на единичните зарядни точки. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*
6. *Чрез дерогация от изискването за максимално отстояние от 60 км между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за тежкотоварни електрически превозни средства, посочени в параграф 1, буква в) от настоящия член, държавите членки могат да разрешат по-голямо отстояние до 100 км за такива зарядни центрове по протежение на пътищата от основната трансевропейска транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик от по-малко от 800 тежкотоварни превозни средства, при условие че отстоянието между зарядните центрове е подходящо обозначено. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогациите, посочени в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*

7. *Когато държава членка е уведомила Комисията за случай, в който е използвала дерогация, посочена в параграф 6, изискването, определено в параграф 1, буква в), по отношение на максималното отстояние между зарядните центрове, се счита за изпълнено.*
  
8. *Чрез дерогация от изискванията, определени в параграф 1, букви а)– г), по отношение на общата изходна мощност на публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства, и от изискването, определено в параграф 1, буква в), по отношение на максималното отстояние между тези зарядни центрове, Кипър може да отправи до Комисията мотивирано искане за разрешение да прилага по-занижени изисквания по отношение на нивото на общата изходна мощност на публично достъпните зарядни центрове за тежкотоварни електрически превозни средства или да прилага по-дълго максимално отстояние (до 100 км) между тези зарядни центрове, или и двете, при условие че такова искане, ако бъде разрешено, няма да възпрепятства движението на тежкотоварни електрически превозни средства в тази държава членка.*

*В срок от 6 месеца от получаването на мотивирано искане, отправено съгласно първата алинея, Комисията взема решение според това, което е основателно във всеки отделен случай. Всяко разрешение, предоставено на Кипър по силата на такова решение, е валидно за максимален срок от четири години. Когато Кипър желае да удължи срока на валидност на разрешението, той може да подаде допълнително мотивирано искане до Комисията преди изтичането на срока на разрешението.*

9. *До 31 декември 2030 г. съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната пътна трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната пътна трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния между зарядните центрове, посочени в **параграф 1**, букви в) и г). **Преди тази дата е необходимо да се отдели специално внимание на трансграничните участъци и съседните държави членки да положат всички възможни усилия за спазване на посочените максимални отстояния веднага след разгръщането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия по протежение на трансграничните участъци от пътната трансевропейска транспортна мрежа.***

## Член 5

### Инфраструктура за зареждане с електроенергия

1. Операторите на зарядни точки предоставят в управляваните от тях публично достъпни зарядни точки възможност на крайните ползватели за зареждане на принципа ad hoc на техните електрически превозни средства.

*В публично достъпните зарядни точки, разположени от ... [датата на прилагане, посочена в член 26] нататък, е възможно зареждане с електроенергия ad hoc, като се използва широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За целта операторите на зарядни точки приемат на въпросните точки електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:*

- а) четци на платежни карти;*
- б) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти;*
- в) за публично достъпни зарядни точки с изходна мощност под 50 кВ – устройства, използващи интернет връзка и позволяващи извършването на сигурни разплащателни операции, като например устройства, генериращи специфичен код QR.*

От 1 януари 2027 г. нататък операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни **точки** с изходна мощност по-голяма или равна на 50 kW, **разположени по протежение на пътната трансевропейска транспортна мрежа или намиращи се в безопасна и сигурна зона за паркиране, включително и зарядни точки, разположени преди .... [датата на прилагане, посочена в член 26],** отговарят на **изискванията, посочени в буква а) или буква б).**

**Един платежен терминал или едно устройство от посочените във втора алинея, може да обслужва няколко публично достъпни зарядни точки в рамките на един заряден център.**

Изискванията, определени в **настоящия параграф**, не се прилагат за публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

2. Когато операторите на зарядни точки предлагат автоматично удостоверяване на автентичността в управлявана от тях публично достъпна зарядна точка, те гарантират, че крайните ползватели винаги имат правото да не използват автоматичното удостоверяване на автентичността и могат вместо това или да заредят на принципа ad hoc превозното си средство, както е предвидено в параграф **1**, или да използват друго предлагано във въпросната зарядна точка решение за зареждане по договор. Операторите на зарядни точки **показват** ясно тази възможност на крайния ползвател и я предлагат по удобен за него начин във всяка управлявана от тях публично достъпна зарядна точка, на която се извършва автоматично удостоверяване на автентичността.

3. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, трябва да бъдат разумни, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни зарядни точки не прокарват разлика, чрез начисляваните цени, между крайните ползватели и доставчиците на услуги за мобилност, нито между различните доставчици на услуги за мобилност. Независимо от това е възможно диференциране на равнището на цените, но само ако диференцирането е пропорционално и е обективно обосновано.
  
4. ***В публично достъпните зарядни точки с изходна мощност, равна на или по-голяма от 50 кВ, цената ad hoc, начислявана от оператора, се основава на цената за кВтч за доставената електроенергия. Освен това, операторите на тези зарядни точки могат да начисляват такса за заемане на място, като цена на минута, за да се обезкуражи дългото заемане на зарядната точка.***

*Операторите на публично достъпни зарядни точки с изходна мощност, равна на или по-голяма от 50 кВ, обозначават в зарядните станции цената ad hoc за кВтч и всички възможни такси за заемане на място, изразени в цена за минута, така че тази информация да бъде известна на крайните ползватели преди започването на зарядна сесия и да се улесни сравнението на цените.*

*Операторите на публично достъпни зарядни точки с изходна мощност под 50 кВ предоставят на оперираните от тях зарядни станции ясен и лесен достъп до информацията относно цената ad hoc, заедно с всички съответни ценови компоненти, така че тази информация да бъде известна на крайните ползватели преди започването на зарядната сесия и да се улесни сравнението на цените. Приложимите ценови компоненти се представят в следния ред:*

- цена на кВтч;*
- цена на минута;*
- цена на сесия; и*
- друг(и) приложим(и) ценови компонент(и).*

*Първа и втора алинея се прилагат за всички зарядни точки, разположени от ... [дата на прилагане, посочена в член 26] нататък.*

5. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните ползватели, трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели, преди началото на предстоящата зарядна сесия, цялата приложима ценова информация конкретно за тази зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на **всички ценови** компоненти, **включително** приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност не начисляват допълнителни такси за трансгранична услуга е-роуминг.
  
6. *Държавите членки гарантират, че техните органи наблюдават редовно пазара на инфраструктурата за зареждане, и по-специално, че следят за изпълнението на изискванията по параграфи 3 и 5 от операторите на зарядни точки и от доставчиците на услуги за мобилност. Държавите членки също така се стремят да гарантират, че техните органи следят редовно за евентуални нелоялни търговски практики, засягащи потребителите.*

7. *До ... [шест месеца след датата на прилагане, посочена в член 26], операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки са цифрово свързани.*
8. *Операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки, изградени след ... [датата на прилагане, посочена в член 26] или реновирани след ... [шест месеца след датата на прилагане, посочена в член 26], разполагат с функция за интелигентно зареждане.*
9. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че в зоните за паркиране и почивка по протежението на пътната трансевропейска транспортна мрежа, където е инсталирана инфраструктура за алтернативни горива, точното местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива е подходящо обозначено.

10. *До ... [1 година след датата на прилагане, посочена в член 26],* операторите на публично достъпни зарядни точки гарантират, че всички експлоатирани от тях публично достъпни зарядни точки за постоянен ток разполагат с монтиран фиксиран кабел за зареждане.
11. Когато операторът на зарядна точка не е собственик на съответната точка, собственикът му предоставя, в съответствие с договореностите между тях, зарядна точка, чиито технически характеристики позволяват на оператора да изпълни задълженията по параграфи 2, 7, 8 и 10.

#### Член 6

Цели относно инфраструктурата за презареждане с водород на пътни превозни средства

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

За целта държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. по протежението на основната трансевропейска транспортна мрежа на отстояние от най-много **200** км една от друга са разположени публично достъпни станции за презареждане с водород, *проектирани за* минимален *кумулятивен* дебит **1** тон на ден, които са оборудвани като минимум с колонка с налягане **700** бара.

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

*Държавите членки определят в своите национални рамки за политиката ясна линейна траектория за постигане на набелязаните цели до 2030 г., заедно с ясна индикативна цел за 2027 г., която да осигурява достатъчно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа, с оглед да се отговори на развиващите се потребности на пазара.*

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа не е надвишено максималното отстояние, посочено в параграф 1, втора алинея.
3. Операторът на публично достъпна станция за зареждане или, в случай че операторът не е собственик – собственикът на дадена станция, в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е проектирана така, че да обслужва леко- и тежкотоварни превозни средства. ■

4. *Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член по протежение на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 2 000 тежкотоварни превозни средства и когато разгръщането на инфраструктурата не може да бъде обосновано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да намалят с до 50% дебита на публично достъпна станция за презареждане с водород, изискван съгласно параграф 1 от настоящия член, при условие че са спазени изискванията, определени в посочения параграф, по отношение на максималното отстояние между станциите за презареждане с водород и налягането в колонката. Държавите членки уведомяват Комисията за всички случаи, в които са се възползвали от дерогацията, посочена в настоящия параграф. Държавите членки преразглеждат тези случаи веднъж на всеки две години, като част от националните доклади за напредъка, посочени в член 15.*
5. *Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член, ако разходите за разгръщане на инфраструктурата са несъразмерни спрямо ползите, включително ползите за околната среда, държавите членки може да вземат решение да не прилагат параграф 1 от настоящия член за:*
- а) най-отдалечените региони на Съюза, посочени в член 349 от ДФЕС; или*
  - б) островите, попадащи в обхвата на определението за малки свързани системи или малки изолирани системи съгласно Директива 2019/944.*

*В такива случаи държавите членки обосновават решението си пред Комисията и предоставят на разположение цялата значима информация в техните национални рамки за политиката.*

## Член 7

### Станции за презареждане с водород

1. **Операторите на точки за презареждане с водород предоставят в управляваните** от тях публично достъпни точки за презареждане **■** възможност за презареждане ad hoc за крайните ползватели.

**На всички публично достъпни точки за презареждане с водород има възможност за презареждане ad hoc**, като се използва широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За целта операторите на **тези** точки **■** приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

- а) четци на платежни карти;
- б) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти.

*За публично достъпни точки за презареждане с водород, разположени след... [датата на прилагане, посочена в член 26], изискванията, посочени в настоящия параграф, се прилагат от момента на тяхното разпологане. За публично достъпни точки за презареждане с водород, разположени преди... [датата на прилагане, посочена в член 26], изискванията, посочени в настоящия параграф, се прилагат от... [шест месеца след датата на прилагане, посочена в член 26].*

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

2. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород, са разумни, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород не прокарват разлика, чрез начисляваните цени, между крайните ползватели и доставчиците на услуги за мобилност, нито между различните доставчици на услуги за мобилност. Независимо от това е възможно диференциране на равнището на цените, но само ако диференцирането е обективно обосновано.

3. Операторите на точки за презареждане с водород **показват ясно информацията** за цените **на кг за презареждане ad hoc** в станциите за презареждане с водород, управлявани от тях, така че тази информация да бъде известна на крайните ползватели, преди те да започнат сесия за зареждане и да се улесни сравнението на цените.
  
4. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород могат да предоставят на клиентите услуги за презареждане с водород на договорна основа, включително от името и за сметка на други доставчици на услуги за мобилност. Доставчиците на услуги за мобилност начисляват на крайните ползватели цени, които са разумни, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата ценова информация, отнасяща се до конкретната предстояща **■ сесия за презареждане**, преди началото на въпросната сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на всички ценови компоненти, начислявани от оператора на точката за презареждане с водород, включително приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от него.

## Член 8

### Инфраструктура за *втечнен метан* за пътни превозни средства

До 31 декември 2024 г. държавите членки **█** осигуряват разполагането на подходящ брой публично достъпни точки за презареждане с *втечнен метан* поне по протежението на основната трансевропейска транспортна мрежа, за да предоставят възможност на тежкотоварните превозни средства, *използващи втечнен метан*, да се движат в целия Съюз, където има търсене, при условие че разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за околната среда.

## Член 9

Цели относно захранването от наземната електрическа мрежа в морските пристанища

1. Държавите членки гарантират, че в морските пристанища *от трансевропейската транспортна мрежа* е осигурено минималното захранване от наземната електрическа мрежа за плаващи по море контейнеровози и *плаващи по море* пътнически кораби.

За тази цел държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че до 31 декември 2029 г.:

- а) морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните *три* години са приели средно на година *акостирали на кея* над *100* морски контейнеровоза с тонаж над 5000 бруто тона, *са оборудвани така, че да осигуряват ежегодно захранване от наземната електрическа мрежа за най-малко 90% от общия брой акостираня на морски контейнеровози с тонаж над 5 000 бруто тона, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище;*

- б) морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните **три** години акостиранията **на кея на морски** ро-ро пътнически кораби **с тонаж над 5000 бруто тона** и високоскоростни **морски** пътнически **плавателни съдове** с тонаж над 5000 бруто тона са повече от 40 средно на година, **са оборудвани така, че да осигуряват ежегодно** **захранване от наземната електрическа мрежа за най-малко 90% от общия брой акостирания на морски ро-ро пътнически кораби с тонаж над 5 000 бруто тона и високоскоростни морски пътнически плавателни съдове с тонаж над 5 000 бруто тона, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище;**
- в) морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните **три** години акостиранията **на кея на морски** пътнически кораби **с тонаж над 5000 бруто тона**, различни от **морски** ро-ро пътнически кораби и **морски** високоскоростни пътнически плавателни съдове са повече от 25 средно на година, **са оборудвани така, че да осигуряват ежегодно** **захранване от наземната електрическа мрежа за най-малко 90% от общия брой акостирания на морски пътнически кораби с тонаж над 5 000 бруто тона, различни от морски ро-ро пътнически кораби и морски високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище.**

2. Акостиранията на кораби, посочени в член 6, параграф 5, букви а), б), в), д) и ж) от *Регламент (ЕС) 2023/...*<sup>+</sup>, не се вземат предвид за целите на определянето на общия брой акостирания на кораби, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище съгласно параграф 1 от настоящия член.



3. Когато морското пристанище от основната трансевропейска транспортна мрежа или от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа се намира на остров, *или в най-отдалечен регион, както е посочено в член 349 от ДФЕС, или на територията на Сеута и Мелиля*, и островът, регионът или територията не са пряко свързани към електроенергийната мрежа *на континенталната част, или в случай на най-отдалечен регион или на Сеута и Мелиля – не са свързани към електроенергийната мрежа на съседна държава*, параграф 1 не се прилага, докато свързването не бъде завършено или има достатъчни мощности за местно производство на електроенергия от *неизкопаеми* енергийни източници, *за да се покрият нуждите съответно на острова, на най-отдалечения регион или на Сеута и Мелиля*.

---

<sup>+</sup> ОВ: Моля, въведете в текста номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

## Член 10

Цели относно захранването от наземната електрическа мрежа в пристанищата по вътрешните водни пътища

Държавите членки гарантират, че:

- а) до 31 декември 2024 г. във всички вътрешни пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една уредба, осигуряваща захранване от наземната електрическа мрежа на плавателни съдове по вътрешните водни пътища;
- б) до 31 декември 2029 г. във всички вътрешни пристанища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една уредба, осигуряваща захранване от наземната електрическа мрежа на плавателни съдове по вътрешните водни пътища.

## Член 11

Цели относно снабдяването с **втечнен метан** в морските пристанища

1. Държавите членки осигуряват инсталирането до 31 декември 2024 г. на подходящ брой точки за презареждане с **втечнен метан** в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа по параграф 2, които да позволят движението на морски кораби по цялата основна трансевропейска транспортна мрежа.  
Държавите членки си сътрудничат, когато това е необходимо, със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа.
2. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката основните морски пристанища по трансевропейската транспортна мрежа, където ще се предоставя достъп до точки за презареждане с **втечнен метан** по параграф 1, като отчитат **развитието на пристанищата, съществуващите точки за презареждане с втечен метан и реалното пазарно търсене, както в краткосрочен, така и в дългосрочен план, както и другото настъпило развитие.**

## Член 12

### Цели за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства

1. Държавите членки гарантират, че **■** на всички летища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа **■** доставките на електроенергия за спрели въздухоплавателни средства *се осигуряват, както следва:*
  - а) до 31 декември 2024 г. – на всички контактни *местостоянки на въздухоплавателни средства*, използвани за търговски въздушен превоз *за качване или слизание на пътници или за товарене или разтоварване на товари;*
  - б) до 31 декември 2029 г. – на всички перонни местостоянки *на въздухоплавателни средства*, използвани за търговския въздушен транспорт *за качване или слизание на пътници или за товарене или разтоварване на товари.*
2. *Държавите членки могат да освободят летищата от трансевропейската транспортна мрежа с по-малко от 10 000 търговски полета годишно за последните три години от задължението да доставят електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства на всички перонни местостоянки.*

3. *Параграф 1 не се прилага за специално предназначени стоянки за обработка на самолети срещу обледеняване, стоянки в обособени военни зони и стоянки, специално предназначени за въздухоплавателни средства с общо предназначение под 5,7 тона максимална излетна маса.*
4. Най-късно от 1 януари 2030 г. държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, подавана съгласно параграф 1, идва от електроенергийната мрежа или е произведена на място, *без използването на изкопаеми горива.*

### **Член 13**

#### **Железопътна инфраструктура**

*По отношение на железопътната инфраструктура, която не е обхваната от Регламент (ЕС) № 1315/2013, държавите членки оценяват разработването на технологии за алтернативни горива и системи за задвижване за железопътните участъци, които не могат да бъдат напълно електрифицирани поради технически причини или причини, свързани с разходната ефективност, като например влакове, задвижвани с водород или акумулаторни батерии, и ако е приложимо, всякакви нужди от инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.*

## Член 14

### Национални рамки на политиката

1. До 31 декември **2024** г. всяка държава членка изготвя и изпраща на Комисията проект на национална рамка на политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.
2. Националната рамка на политиката трябва да съдържа най-малко следните елементи:
  - a) оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор, както и на развитието на инфраструктура за алтернативни горива, като се отчитат интермодалният достъп до инфраструктура за алтернативни горива и когато е приложимо, нейната трансгранична непрекъснатост, **както и разработването на инфраструктура за алтернативни горива на островите и в най-отдалечените региони;**

- б) национални краткосрочни и дългосрочни цели съгласно членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, за които в настоящия регламент са определени задължителни национални цели;
- 
- в) политики и мерки, необходими, за да се гарантира постигането на задължителните краткосрочни и дългосрочни цели, посочени в *буква б)* ■
- г) *планирани или приети* мерки за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за затворени автомобилни паркове, по-специално на станции за зареждане с електроенергия и за презареждане с водород за публични транспортни услуги и на електрически зарядни станции за споделено ползване на автомобили;
- д) *планирани или приети* мерки за насърчаване и улесняване на разполагането на станции за зареждане с електроенергия на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства в частни обекти, които не са публично достъпни;
- е) *планирани или приети* мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива в градски възли, по-специално по отношение на публично достъпните зарядни точки;

- ж) **планирани или приети** мерки за насърчаване на достатъчен брой публично достъпни зарядни точки с голяма мощност;
- з) **планирани или приети** мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на зарядни точки, включително географското разпределение на двупосочни зарядни точки, допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система;
- и) мерки, които да гарантират, че публично достъпните зарядни точки и точките за презареждане с **алтернативни горива** са достъпни за възрастни хора, лица с намалена подвижност и с увреждания, **■** в съответствие с изискванията за достъпност **на** Директива (ЕС) 2019/882;
- й) **планирани или приети** мерки за премахване на евентуални пречки по отношение на планирането, издаването на разрешителни, възлагането на поръчки **и експлоатацията на** инфраструктура за алтернативни горива;

- к) *преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните мерки по отношение на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морски пристанища, различна от инфраструктурата за втечен метан и захранване от наземната електрическа мрежа, предназначена за морски плавателни съдове, като например инфраструктура за водород, амоняк, метанол и електроенергия;*
- л) *преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните мерки по отношение на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, включително целите, ключовите етапи и необходимото финансиране за влаковете, задвижвани с водород или акумулаторни батерии, в железопътните участъци на трансевропейската транспортна мрежа, които не могат да бъдат електрифицирани;*
- м) *преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните мерки по отношение на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, различна от тази за електрозахранването на спрели въздухоплавателни средства, като например зареждане с електроенергия и презареждане с водород на въздухоплавателни средства;*
- н) *преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните мерки по отношение на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в корабоплаването по вътрешните водни пътища, като например за електроенергия и водород.*

3. **Националната рамка за политиката може да съдържа следните елементи:**

- а) **преглед на актуалното състояние, перспективите и планираните мерки за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, като например за електроенергия и водород, за пристанищни услуги съгласно определението в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета<sup>31</sup>;**
- б) **национални цели и мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива по протежение на пътните мрежи, които не са включени в основната трансевропейска транспортна мрежа или в широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, по-конкретно по отношение на публично достъпните зарядни точки;**
- в) **мерки за гарантиране на достъп до инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на цялата територия на държавата членка, като се обърне специално внимание на селските райони, с цел да се осигурят достъпът до тях и териториалното сближаване;**

---

<sup>31</sup> Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

- г) *мерки, с които да се гарантира, че гъстотата на публично достъпната инфраструктура за алтернативни горива на национално равнище отчита гъстотата на населението;*
- д) национални краткосрочни и дългосрочни цели за разгръщането на посочената в букви *а), б), в) и г)* инфраструктура за алтернативни горива, за които в настоящия регламент не са определени задължителни цели.
4. Държавите членки гарантират, че в националните рамки на политиката са отчетени нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия ■ .
5. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени, по целесъобразност, интересите на регионалните и местните органи, по-специално по отношение на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво за обществения транспорт, както и интересите на съответните заинтересовани страни.
6. При необходимост държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки на политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. По-специално държавите членки си сътрудничат при определянето на стратегии за използване на алтернативни горива и за разгръщане на съответната инфраструктура във водния транспорт. Комисията подпомага държавите членки в процеса на сътрудничество.

7. Мерките за подкрепа на инфраструктурата за алтернативни горива са в съответствие с приложимите правила на Съюза за държавната помощ.
8. Всяка държава членка предоставя на разположение на обществеността своя проект за национална рамка за политиката и гарантира, че на обществеността са предоставени ранни и ефективни възможности за участие в изготвянето на проекта за национална рамка на политиката.
9. Комисията оценява проектите на националните рамки на политиката и може да отправя препоръки към държавите членки. Тези препоръки се издават не по-късно от шест месеца след представянето на проектите за национални рамки на политиката, посочени в параграф 1 от настоящия член. В тях може да се посочва по-специално:
  - а) равнището на амбиция на краткосрочните и дългосрочните цели с оглед на изпълнението на задълженията, посочени в членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 **и 13**;
  - б) политиките и мерките, свързани с краткосрочните и дългосрочните цели на държавите членки.
10. Всяка държава членка взема надлежно предвид всички препоръки на Комисията в своята **окончателна** национална рамка на политиката. Ако съответната държава членка не вземе мерки във връзка с препоръка или със съществена част от нея, тази държава членка предоставя писмено обяснение на Комисията.

11. До 31 декември **2025** г. всяка държава членка *изготвя своята национална рамка на политиката в лесно четима и разбираема форма* и уведомява Комисията за нея. *Комисията оповестява публично тези окончателни национални рамки* на политиката.

#### Член 15

#### *Национални доклади*

1. До 31 декември 2026 г. и на всеки две години след това всяка държава членка представя на Комисията самостоятелен **национален** доклад за напредъка по прилагането на националната си рамка за политиката. *Докладът се изготвя в лесно четима и разбираема форма и се оповестява публично от Комисията.*
2. *Националният доклад* относно напредъка *обхваща* информацията, посочена в приложение I, и включва, когато е подходящо, съответната обосновка относно степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 14, параграф 2, *както и посочване на мерките, които следва да бъдат предприети за постигането на тези краткосрочни и дългосрочни цели в бъдеще.*

3. ■ До 30 юни 2024 г. и периодично на всеки три години след това ■ държавите членки **оценяват** как чрез разполагането и експлоатацията на зарядни точки би могло да стане възможно електрическите превозни средства допълнително да допринесат за гъвкавостта на енергийната система, включително участието им в балансиращия пазар, както и за по-нататъшното усвояване на електроенергия от възобновяеми източници. При тази оценка се вземат предвид всички видове зарядни точки, **включително и такива, които предлагат интелигентно и двупосочно презареждане и всички изходни мощности**, независимо дали те са публични или частни, и се дават препоръки по отношение на типа, съпътстващата технология и географското разпределение, за да се улеснят възможностите на ползвателите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. **В тази оценка се набелязват подходящи мерки, които да бъдат приложени, за да бъдат изпълнени изискванията, определени в настоящия регламент, включително и тези за осигуряване на съгласуваност на планирането на инфраструктурата със съответното планиране на електроенергийната мрежа. При тази оценка се взема предвид информацията, предоставена от всички заинтересовани страни, и тя се оповестява. Всяка държава членка може да поиска от своя регулаторен орган да извърши тази оценка.** Въз основа на резултатите от оценката, ако е необходимо, държавите членки предприемат подходящи мерки за разполагането на допълнителни зарядни точки и включват тези мерки в националните доклади за напредъка, посочени в параграф 1 от настоящия член. Оценката и мерките се вземат предвид от операторите на системи в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944.

4. Въз основа на данните, предоставени от операторите на преносни системи и операторите на разпределителни системи, регулаторният орган на държавите членки оценява най-късно до **30 юни 2024 г.** и периодично на всеки три години след това потенциалния принос на двупосочното зареждане за **намаляването на разходите за ползвателите и системата и** за увеличаването на дела на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система. Тази оценка се оповестява публично. Въз основа на резултатите от оценката държавите членки предприемат, ако е необходимо, подходящи мерки за коригиране на разполагаемостта и географското разпределение на двупосочни зарядни точки в частни зони, и ги включват в националните доклади относно напредъка, посочени в параграф 1.

## **Член 16**

### ***Съдържание, структура и формат на националните рамки за политиката и националните доклади относно напредъка***

***До ... [шест месеца след датата на прилагане, посочена в член 26] Комисията приема насоки и образци относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки за политиката, които държавите членки трябва да представят съгласно член 14, и съдържанието на националните доклади относно напредъка, които държавите членки трябва да представят съгласно член 15, параграф 1. Комисията може да приема насоки и образци за улесняване на ефективното прилагане в целия Съюз и на други разпоредби на настоящия регламент.***

## Член 17

Преглед на националните рамки за политиката и на **националните доклади** за напредъка

1. До 31 декември 2026 г. Комисията оценява националните рамки за политиката, нотифицирани от държавите членки съгласно член 14, параграф 11, и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценката на националните рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза, включително първа оценка на степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в **член 14, параграф 2**.
2. Комисията оценява **националните доклади** за напредъка, представени от държавите членки съгласно член 15, параграф 1, и по целесъобразност издава препоръки на държавите членки, за да се гарантира постигането на целите и спазването на задълженията, определени в настоящия регламент. ■
3. ***В срок от шест месеца от получаването на препоръките, посочени в параграф 2, съответната държава членка уведомява Комисията за начина, по който възнамерява да изпълни препоръките. Ако съответната държава членка реши да не изпълни препоръките или съществена част от тях, тя представя на Комисията своите основания за това.***

4. *След представянето от държавата членка на уведомлението или на основанията, посочени в параграф 3, съответната държава членка посочва в следващия си национален доклад за напредъка как е изпълнила препоръките.*
5. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за своята оценка на **националните доклади** за напредъка ■ една година след представянето на **тези доклади** от държавите членки, съгласно **член 15, параграф 1**. Тази оценка съдържа оценка на:
- а) напредъка ■ на държавите членки по отношение на постигането на краткосрочните и дългосрочните цели, посочени в член 14, параграф 2, **включително отговорите на държавите членки на препоръките на Комисията съгласно параграф 2 от настоящия член;**
  - б) съгласуваността във връзка с развитието на инфраструктурата за алтернативни горива на равнището на Съюза.
6. Въз основа на окончателните национални рамки за политиката, посочени в **член 14, параграф 11**, националните доклади за напредъка, посочени в **член 15, параграф 1, и докладите, посочени в член 18, параграф 1**, Комисията **оповестява публично** и редовно актуализира информацията относно националните дългосрочни цели и краткосрочните цели, представени от всяка държава членка по отношение на:

- а) броя на публично достъпните зарядни точки и зарядни станции, поотделно за зарядните точки за лекотоварни превозни средства и зарядните точки и зарядните станции за тежкотоварни превозни средства, и в съответствие с категоризацията, предвидена в приложение III;
- б) броя на публично достъпните точки за презареждане с водород;
- в) инфраструктурата за захранване от наземната електрическа мрежа в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
- г) инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства в летища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
- д) броя на точките за презареждане с *втечнен метан* в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
- е) броя на публично достъпните точки за презареждане с *втечнен метан* за моторни превозни средства;
- ж) броя на публично достъпните точки за презареждане с *КПГ* за моторни превозни средства;

- з) зарядни точки и точки за презареждане с други алтернативни горива в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
- и) зарядни точки и точки за презареждане с други алтернативни горива на летищата от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
- й) зарядни точки и точки за презареждане *с други алтернативни горива* за железопътния транспорт.

## Член 18

### Проследяване на напредъка

1. До **31 март** ... [годината след **датата на прилагане, посочена в член 26**], и до 31 март всяка година след това държавите членки докладват на Комисията общата агрегирана зарядна изходна мощност и броя на разкритите публично достъпни зарядни точки и броя на електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, регистрирани на тяхната територия към 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.

2. **Без да се засяга процедурата, предвидена в член 258 от ДФЕС**, когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от друга информация, с която Комисията разполага, е видно, че съществува риск дадена държава членка да не постигне националните си цели, посочени в член 3, параграф 1 от настоящия регламент, Комисията може да направи констатация в този смисъл и да **препоръча на** съответната държава членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В срок от три месеца след получаване на констатациите на Комисията съответната държава членка уведомява Комисията за:

- а) коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на националните цели, определени в член 3, параграф 1 от настоящия регламент, **включително** допълнителните действия, които държавата членка **възнамерява да** предприеме за постигане на **тези цели**; и
- б) ясен график за действията, които дават възможност за оценка на годишния напредък за постигането на тези цели.

Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава членка актуализира своя последен **национален** доклад за напредъка, посочен в член 15, с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

**Комисията оповестява публично своите препоръки, както и корективните мерки и допълнителните действия на съответната държава членка.**

## Член 19

### Информация за ползвателите

1. По отношение на пуснатите на пазара превозни средства, които могат редовно да бъдат зареждани от зарядните точки или презареждани със съответните горива, се предоставя относима, последователна и ясна информация.

Тази информация се предоставя:

- а) в ръководствата за моторните превозни средства, както и на самите моторни превозни средства – от производителите, когато тези превозни средства се пускат на пазара;*
- б) на зарядните точки и точките за презареждане с гориво – от операторите на зарядните точки и точките за презареждане; както и*
- в) при дистрибуторите на моторни превозни средства – от дистрибуторите.*

2. Съвместимостта между превозните средства и инфраструктурата, както и между горивата и превозните средства, за която става въпрос в параграф 1 от настоящия член, се определя в съответствие с техническите спецификации, посочени в точки 10.1 и 10.2 от приложение II.

Когато тези технически спецификации са представени графично, включително със схема за цветно кодиране, графичното представяне трябва да е опростено и лесно за разбиране.

Това графично представяне се поставя по ясно видим начин:

- а) *от операторите на точките за презареждане* – на съответните колонки и техните крайници във всички *експлоатирани от тях* точки за презареждане с гориво, считано от датата на пускане на горивата на пазара; █
- б) *от производителя* – в непосредствена близост до капачките на резервоарите на моторните превозни средства, за които е препоръчано да се използва това гориво и които са съвместими с него, както и в ръководствата за моторните превозни средства, когато тези моторни превозни средства са пуснати на пазара █ .

3. Когато цените на горивата са показани на станция за *презареждане* с гориво, *държавите членки гарантират, че когато е уместно, и по-специално за водород*, с информационна цел се посочват за сравнение съответните цени за единица, като се следва общата методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица, посочена в точка 10.3 от приложение II.

4. Когато европейските стандарти за определяне на техническите спецификации за дадено гориво не включват изисквания за етикетиране за съответствието със съответните стандарти, когато изискванията за етикетиране не се отнасят до графично представяне, включващо схеми за цветно кодиране, или когато изискванията за етикетиране не са подходящи за постигане на целите на настоящия регламент, за целите на еднаквото прилагане на параграфи 1 и 2 Комисията може █ да възложи на европейските организации по стандартизация за разработят спецификации за етикетиране на съвместимостта.

Въз основа на спецификациите за етикетиране на съвместимостта, разработени от европейските организации по стандартизация съгласно възлагането, посочено в първа алинея, Комисията приема актове за изпълнение, определящи графичното представяне, включително със схема за цветно кодиране, на съвместимостта на горивата за въведените на пазара на Съюза горива, които според оценката на Комисията достигат нивото от 1% от общия обем на продажбите в повече от една държава членка.

Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.

5. Когато се актуализират разпоредбите за етикетиране на съответните европейски стандарти или се разработват нови европейски стандарти за алтернативни горива, съответните изисквания за етикетиране се прилагат за всички точки за зареждане и точки за презареждане с гориво ***не по-късно от 24 месеца след приемането на съответния акт за изпълнение и за всички моторни превозни средства, пуснати на пазара от датата на влизане в сила на съответния акт за изпълнение.***

## Член 20

### Предоставяне на данни

1. Държавите членки определят организация за регистрация на идентификационните данни. Организацията за регистрация на идентификационните данни издава до ... [една година след датата ***на прилагане***, посочена в член 26] и управлява уникални идентификационни кодове за разпознаване най-малко на операторите на зарядни точки и на доставчиците на услуги за мобилност.

2. *До ... [1 година след датата на прилагане, посочена в член 26]*, операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с *алтернативни горива* или, в съответствие с договореностите между тях, собствениците на тези точки гарантират наличността на статични данни и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, експлоатирана от тях, *или относно услугите, които са неразривно свързани с тази инфраструктура, които те предоставят или възлагат на външни изпълнители*, и осигуряват безплатен достъп до тези данни. Предоставят се следните видове данни:

- a) статични данни за управляваните от операторите публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с *алтернативни горива*:
  - (i) географско местоположение на *зарядните точки и точките* за презареждане с *алтернативни горива*,
  - (ii) брой на съединителите,
  - (iii) брой на местата за паркиране за хора с увреждания,
  - (iv) информация за връзка със собственика и оператора на зарядната станция и станцията за презареждане с гориво,
  - (v) *работно време*;

- б) други статични данни за управляваните от тях публично достъпни зарядни точки:
- (i) идентификационни кодове, най-малко на оператора на зарядна точка,
  - (ii) вид съединител,
  - (iii) вид ток (~ / —),
  - (iv) *максимална* мощност (кВ) *на зарядната станция*,
  - (v) *максимална мощност (кВ) на зарядната точка*,
  - (vi) *съвместимост с типовете превозни средства*;
- в) динамични данни за управляваните от тях *публично достъпни* зарядни точки и точки за презареждане с *алтернативни горива*:
- (i) експлоатационно състояние (в експлоатация/извън експлоатация),
  - (ii) разполагаемост (използва се/не се използва),
  - (iii) цена ad hoc,
  - (iv) *дали доставяната електроенергия е 100% от възобновяеми източници (да/не)*.

*Изискванията, определени в буква в), не се прилагат за публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.*

3. *Всеки оператор на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива или, в съответствие с договореностите между тях, собственикът на тези точки, създава приложно-програмен интерфейс (ППИ), който предоставя безплатен и неограничен достъп до данните, посочени в параграф 2, и подава информация за този ППИ до националните точки за достъп.*

*ППИ на всеки оператор на зарядни точки и точки за презареждане с гориво или, в съответствие с договореностите между тях, ППИ на собственика на тези точки, отговаря на общите технически изисквания, определени от Комисията в делегираните актове, посочени в параграф 6, за да се осигури възможност за автоматизиран и еднакъв обмен на данни между операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво и ползвателите на данни.*

4. *До 31 декември 2024 г. държавите членки гарантират открит и недискриминационен достъп за всички ползватели на данни до данните, посочени в параграф 2 от настоящия член, чрез своите национални точки за достъп, в съответствие с приложимите разпоредби относно тези данни на Делегиран регламент (ЕС) 2022/670, като спазват изискванията на допълнителните допълващи спецификации, които могат да бъдат приети в съответствие с параграф 7 от настоящия член. Когато държавите членки агрегират данни в рамките на своите национални точки за достъп, те могат да предоставят тези данни на обща европейска точка за достъп посредством ППИ.*

5. *До 31 декември 2026 г. Комисията създава обща европейска точка за достъп, която да функционира като портал за данни, улесняващ достъпа до данните, посочени в параграф 2, от различните национални точки за достъп. Комисията гарантира, че общата европейска точка за достъп е леснодостъпна и може да се използва от всички ползватели на данни, например чрез създаването на специален уеб портал.*
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 22:
- а) *за изменение на параграф 2 от настоящия член с цел включване на допълнителни видове данни относно публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива или услугите, които са неразривно свързани с тази инфраструктура и които операторите на инфраструктурата предоставят или възлагат на външни изпълнители, с оглед на технологичното развитие или на нови услуги, които се пускат на пазара; както и*
- б) *за допълване на настоящия регламент чрез определяне на общи технически изисквания за общ приложно-програмен интерфейс, който да позволява автоматизиран и еднакъв обмен на данни между операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива и ползвателите на данни.*

7. *Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се установяват:*
- а) спецификации, допълващи тези, които са определени в Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 и са свързани с формата, честотата и качеството на предоставяните данни, посочени в параграф 2 от настоящия член и в делегираните актове, приети въз основа на параграф 6 от настоящия член;*
  - б) подробни процедури, позволяващи наличността и достъпността на данните, изисквани съгласно настоящия член.*

*Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.*

*Тези актове за изпълнение не засягат Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>32</sup>, нито делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея.*

8. *В делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в параграфи 6 и 7, се предвиждат разумни преходни периоди, преди съдържащите се в тях разпоредби или техните изменения да станат задължителни за операторите или собствениците на зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива.*

---

<sup>32</sup> Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

## Член 21

### Общи технически спецификации

1. **■ Прилагат се** техническите спецификации, определени в *приложение II*.  
**■**
2. В съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 Комисията може да поиска от европейските организации по стандартизация да изготвят европейски стандарти, определящи техническите спецификации за областите, посочени в приложение II към настоящия регламент, за които Комисията не е приела общи технически спецификации.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 22 за:
  - а) *изменение на приложение II чрез въвеждане на* технически спецификации *в областите, изброени в посоченото приложение*, за да се даде възможност за пълна техническа оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво по отношение на физическите връзки, обмена на съобщения *и достъпа за лица с намалена подвижност до тези зони*; както и

- б) *без неоправдано забавяне и най-късно 12 месеца след приемането на съответните стандарти*, изменение на приложение II чрез актуализация на позоваванията на стандартите, посочени в техническите спецификации, установени в същото приложение.
4. *Когато делегираните актове, посочени в параграф 3, се отнасят за съществуваща инфраструктура, тези делегирани актове се основават на анализ за разходите и ползите, който се представя на Европейския парламент и на Съвета, заедно с тези делегирани актове.*
5. *Когато европейските стандарти за определяне на техническите спецификации за дадено гориво са разработени след приемането от Комисията на акт за изпълнение, посочен в член 19, параграф 4, втора алинея, и включват разпоредби, изискващи етикетирание с цел посочване на съответствието със съответните стандарти във връзка с графично изображение, включително и схеми за цветно кодиране, измененията на приложение II, приети с делегираните актове по параграф 3 от настоящия член, посочват кои от тези стандарти или актове за изпълнение трябва да се прилагат и, по целесъобразност, отменят съответните актове за изпълнение.*
6. *Измененията на приложение II, приети с делегираните актове по параграф 3, включват разумни преходни периоди за всички технически спецификации, които тези делегирани актове въвеждат или изменят, по време на които техническите спецификации не са обвързващи по отношение на съответната инфраструктура.*

## Член 22

### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията, при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 20 и 21, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [дата **на влизане в сила**, определена в член 26]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 20 и 21, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. *Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.*
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно членове 20 и 21, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с три месеца, по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### Член 23

##### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

## Член 24

### *Докладване и преглед*

1. До 31 декември 2024 г. Комисията *представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за технологичната и пазарната готовност, посветен на тежкотоварните превозни средства. В този доклад се вземат предвид първоначалните индикации за предпочитанията на пазара. В него също така се взема предвид развитието на технологиите и на техническите спецификации, постигнато до тази дата, както и очакваните в краткосрочен план промени, по-специално по отношение на стандартите и технологиите за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, като например стандартите за зареждане с голяма мощност и електрическите пътни системи, както и използването на течен водород.*

*По отношение на станциите за презареждане с водород Комисията оценява допълнително изискванията, посочени в член 6, в контекста на технологичното и пазарното развитие, необходимостта от определяне на по-голям капацитет за тези станции, нуждата от определяне на цели за инфраструктурата за презареждане с течен водород, както и датата за удължаването на срока за изискванията за разполагането на станции за презареждане с водород по широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.*

2. *До 31 декември 2026 г. и на всеки пет години след това Комисията преразглежда настоящия регламент.*

*При прегледа Комисията оценява по-специално следните елементи:*

- а) дали свързаните с трафика прагове, посочени в член 3, параграфи 6 и 7, член 4, параграфи 4 и 5, и член 6, параграф 4 все още са актуални, като се има предвид очакваното увеличение на дела на задвижваните с водород превозни средства или на задвижваните с акумулаторни батерии електрически превозни средства, в общия парк от превозни средства, които се движат в рамките на Съюза;*
- б) дали електронните платежни средства, посочени в член 5, параграф 1, все още са подходящи;*
- в) функционирането на механизма за ценообразуване за публично достъпните зарядни станции и дали ценовите компоненти, определени в член 5, параграф 4, предоставят на потребителите ясна и достатъчна информация;*
- г) евентуално намаляване на прага за брутен тонаж, определен в член 9, както и евентуално разширяване на обхвата на настоящия регламент, така че да включва и други видове кораби, след извършването на съответни корекции в други приложими правни актове на Съюза;*

- д) *настоящото състояние и бъдещото развитие на пазара за въздухоплаване с водородно и електрическо задвижване;*
- е) *въздействието на настоящия регламент по отношение на потенциала и мащаба на изместване на въглеродните емисии.*

*Като част от този преглед, Комисията оценява също така степенята, до която прилагането на настоящия регламент е постигнало неговите цели, както и степенята, до която то е оказало въздействие върху конкурентоспособността на съответните сектори, обхванати от него. Този преглед обхваща и взаимодействието на настоящия регламент с други съответни правни актове на Съюза и при него се идентифицират всички разпоредби, които биха могли да бъдат актуализирани и опростени, както и действията и мерките, които са били или биха могли да бъдат предприети за намаляване на свързания с общите разходи натиск върху съответните сектори. Като част от анализа на Комисията на ефективността на настоящия регламент, прегледът включва и оценка за тежестта, която настоящият регламент налага върху предприятията.*

3. *Ако е уместно, с оглед на резултата от посочената в параграф 2 оценка, Комисията преценява дали посоченият преглед да бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.*

Член 25

**Отмяна**

1. Директива 2014/94/ЕС и *делегирани регламенти (ЕС) 2019/1745 и (ЕС) 2021/1444 се отменят*, считано от ... [датата на прилагане, посочена в член 26].
2. Позоваванията на Директива 2014/94/ЕС се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение IV.

Член 26

Влизане в сила *и прилагане*

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

***Прилага се от ... [6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].***

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

Съставено в,

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*

## Приложение I

### Докладване

**Националният доклад** за напредъка, посочен в член 15, параграф 1, включва най-малко следните елементи:

1. определяне на цели

а) прогнози за навлизането на превозни средства за 31 декември 2025 г., 2030 г. и 2035 г. за:

- лекотоварни пътни превозни средства — поотделно за лекотоварни електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, лекотоварни хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и лекотоварни превозни средства, задвижвани с водород;
- тежкотоварни пътни превозни средства — поотделно за електрически тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород;

б) цели за 31 декември 2025 г., **2027 г.**, 2030 г. и 2035 г. за:

- инфраструктурата за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства: броя зарядни станции и изходната мощност (класификация на зарядните станции съгласно приложение III);
- развитието по отношение на зарядните станции за лекотоварни електрически превозни средства, които не са публично достъпни, **ако е приложимо**;

- инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварни електрически превозни средства: броя зарядни станции и изходната мощност;
- развитието по отношение на зарядните станции за тежкотоварни електрически превозни средства, които не са публично достъпни, *ако е приложимо*;
- станциите за зареждане с водород: броя станции за презареждане с гориво, дебита на станциите за презареждане с гориво и осигурените съединители;
- станциите за презареждане на пътни превозни средства с *втечнен метан*: броя станции за презареждане с гориво и дебита на станциите;
- точките за презареждане с *втечнен метан* в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, включително местоположение (пристанище) и капацитет по пристанища;
- захранването от наземната електрическа мрежа в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, включително точното местоположение (пристанище) и мощност на всяка инсталация в рамките на пристанището;
- захранването от наземната електрическа мрежа в пристанищата по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, включително местоположение (пристанище) и мощност;

- електрозахранването за спрели въздухоплавателни средства, броя инсталации на всяко летище от основната или от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
  - други национални краткосрочни и дългосрочни цели, за които не съществуват задължителни национални краткосрочни цели, валидни за целия Съюз, *ако е приложимо*. По отношение на инфраструктурата за алтернативни горива в пристанищата, летищата и железопътния транспорт трябва да се докладват местоположението и мощността/размерът на инсталациите;
2. степента на използване: за категориите по точка 1, буква б) — докладване за използването на съответната инфраструктура;
3. степента на постигане на *краткосрочните* национални цели за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в различните видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен):
- степента на постигане на целите за разгръщане на инфраструктурата, посочена в точка 1, буква б), за всички *приложими* видове транспорт, по-специално що се отнася до станции за зареждане с електроенергия, електрическата пътна система (ако е приложимо), станциите за презареждане с водород, захранването от наземната електрическа мрежа в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, бункероването с *втечен метан* в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа, инфраструктурата за други алтернативни горива в пристанищата, електрозахранването за спрели въздухоплавателни средства ■ ;
  - за зарядните точки, като се посочва съотношението между публичната и частната инфраструктура;
  - разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в градските възли;

4. *прегледа на случаите, в които държавите членки са се възползвали от дерогациите, определени в член 3, параграфи 6, 7 и 8, член 4, параграфи 6, 7 и 8 и член 6, параграф 4;*
5. правните мерки: информацията за правните мерки може да съдържа законодателни, подзаконови или административни мерки в подкрепа на изграждането на инфраструктура за алтернативни горива, като например разрешителни за строеж, разрешителни за изграждане на паркоместа, сертифициране за екологосъобразност на предприятията и концесии на зарядните станции и на станциите за **презареждане** с гориво;
6. информацията за мерките на политиката в подкрепа на изпълнението на националната рамка за политиката, в т.ч.:
- преки стимули за закупуване на транспортни средства, използващи алтернативни горива, или за изграждане на инфраструктурата;
  - наличие на данъчни стимули за насърчаване на транспортните средства, използващи алтернативни горива, и на съответната инфраструктура;
  - използване на обществените поръчки в подкрепа на алтернативните горива, включително съвместно възлагане на обществени поръчки;
  - нефинансови стимули, свързани с търсенето, например преференциален достъп до зони с ограничен достъп, политика за паркиране, специални ленти за движение;

7. публична подкрепа за разгръщане и производство, в т.ч.:
- годишен публичен бюджет, отпуснат за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, с разбивка по алтернативни горива и видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен);
  - годишен публичен бюджет, отпуснат в подкрепа на производствени инсталации за технологии в областта на алтернативните горива, с разбивка по алтернативни горива ■ ;
  - отчитане на всякакви конкретни потребности по време на първоначалния етап на разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива;
8. научни изследвания, технологично развитие и демонстрационни дейности (НИТРДД): годишен публичен бюджет, отпуснат за подпомагане на НИТРДД в областта на алтернативните горива.

## Приложение II

### Технически спецификации

#### 1. Технически спецификации за електрозахранване в автомобилния транспорт

##### 1.1. Зарядни точки с нормална мощност за моторни превозни средства:

- зарядните точки с нормална мощност за променлив ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко с щепсели или със съединители тип 2 за превозни средства, описани в стандарт EN 62196-2:2017.

##### 1.2. Зарядни точки с голяма мощност за моторни превозни средства:

- *зарядните точки с нормална мощност за постоянен ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители на комбинираната зарядна система „Combo 2“, описани в стандарт EN 62196-3:2014.*
- зарядните точки с голяма мощност за променлив ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители тип 2, описани в стандарт EN 62196-2:2017;
- зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители на комбинираната зарядна система „Combo 2“, описани в стандарт EN 62196-3:2014.

1.3. Зарядни точки за моторни превозни средства от категория L:

*Публично достъпните зарядни точки за променлив ток, запазени за електрически превозни средства от категория L до 3,7 кВ, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, с поне един от следните елементи:*

- а) щепселни кутии или съединители за превозни средства от тип 3А, както е описано в стандарт EN 62196-2:2017 (за зареждане в режим 3);*
- б) щепселни кутии съответстващи на стандарт IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (за зареждане в режим 1 или режим 2);*

1.4. Зарядни точки с нормална мощност и зарядни точки с голяма мощност за електрически автобуси:

- зарядните точки с нормална и голяма мощност за променлив ток, предназначени за електрически автобуси, се оборудват най-малко със съединители тип 2, описани в стандарт EN 62196-2:2017;*
- зарядните точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток, предназначени за електрически автобуси, се оборудват най-малко със съединители на комбинираната зарядна система „Combo 2“, описани в стандарт EN 62196-3:2014.*

**1.5. Автоматизираното устройство с контактен интерфейс за кондуктивното зареждане на електрически автобуси в режим 4 в съответствие със стандарт EN 61851-23-1:2020 се оборудва най-малко с механичен и електрически интерфейс, описан в стандарт EN 50696:2021, по отношение на:**

- автоматизирано устройство за свързване (AUC), монтирано на инфраструктурата (пантограф);**
- автоматизирано устройство за свързване (AUC), монтирано на покрива на превозното средство;**
- автоматизирано устройство за свързване (AUC), монтирано под превозното средство;**
- автоматизирано устройство за свързване (AUC), монтирано на инфраструктурата и свързващо се към страната или на покрива на превозното средство.**

**1.6. Технически спецификации относно съединителя за зареждане с електроенергия на тежкотоварни електрически превозни средства (зареждане с постоянен ток).**

- 1.7. Технически спецификации за индукционно статично безконтактно зареждане с електроенергия за леки автомобили и лекотоварни електрически превозни средства.
- 1.8. Технически спецификации за индукционно статично безконтактно зареждане с електроенергия за тежкотоварни електрически превозни средства.
- 1.9. Технически спецификации за индукционно динамично безконтактно зареждане с електроенергия за електрически пътнически автомобили и електрически лекотоварни превозни средства.
- 1.10. Технически спецификации за индукционно динамично безконтактно зареждане с електроенергия на тежкотоварни електрически превозни средства.
- 1.11. Технически спецификации за индукционно статично безконтактно зареждане на електрически автобуси.
- 1.12. Технически спецификации за индукционно динамично безконтактно зареждане на електрически автобуси.
- 1.13. Технически спецификации за електрическа пътна система за динамично въздушно енергозахранване посредством пантограф за тежкотоварни електрически превозни средства.

- 1.14. Технически спецификации за електрическа пътна система за динамично наземно енергозахранване посредством контактни релси за електрически пътнически автомобили, лекотоварни електрически превозни средства и тежкотоварни електрически превозни средства.
  - 1.15. Технически спецификации за замяна на акумулаторни батерии за електрически превозни средства от категория L.
  - 1.16. Ако е *технически* осъществимо, технически спецификации за замяна на акумулаторни батерии за електрически леки пътнически автомобили и електрически лекотоварни превозни средства.
  - 1.17. Ако е *технически* осъществимо, технически спецификации за замяна на акумулаторни батерии за електрически тежкотоварни превозни средства.
  - 1.18. Технически спецификации за станциите за зареждане с електроенергия по отношение на осигуряването на достъп на ползватели с увреждания.
- 2. Технически спецификации за обмен на съобщения в сектора за зареждане на електрически превозни средства**
- 2.1. Технически спецификации за комуникацията между електрическо превозно средство и зарядна точка (комуникация „превозно средство към мрежа“).
  - 2.2. Технически спецификации за комуникацията между зарядна точка и системата за управление на зарядни точки (комуникация със сървъри за данни и функционална логика).

- 2.3. Технически спецификации за комуникацията между оператора на зарядна точка, доставчиците на услуги за електромобилност и платформите за е-роуминг.
- 2.4. Технически спецификации за комуникацията между оператора на зарядна точка и операторите на разпределената система.
- 3. Технически спецификации за снабдяване на пътни превозни средства с водород**
- 3.1. Точките за презареждане с водород на открито, които подават водород в газообразно състояние, използван като гориво за моторни превозни средства, съответстват *най-малко на изискванията за оперативна съвместимост, описани в стандарт EN 17127:2020.*
- 3.2. *Качествените характеристики* на водорода, който се подава в точките за презареждане с водород *за моторни превозни средства, съответстват на изискванията, описани в стандарт EN 17124:2022. Методите за гарантиране на качеството на водорода също са описани в стандарта.*
- 3.3. *Алгоритъмът* за зареждане *съответства на изискванията на стандарт EN 17127:2020.*

- 3.4. *След приключване на процеса по сертифициране по стандарт EN ISO 17268:2020, съединителите за презареждане на моторни превозни средства с водород в газообразно състояние съответстват **най-малко** на този стандарт.*
- 3.5. Технически спецификации за съединители за точки за зареждане, които подават газообразен (сгъстен) водород за тежкотоварни превозни средства.
- 3.6. Технически спецификации за съединители за точки за зареждане, които подават втечнен водород за тежкотоварни превозни средства.
4. *Технически спецификации за метан за автомобилния транспорт*
- 4.1. *Точките за презареждане с КПГ на моторни превозни средства съответстват на налягането на пълнене (сервизно налягане) от 20,0 МРа (200 bar) при 15°C. Максимално налягане на пълнене от 26,0 МРа с „температурна компенсация“ се допуска, както е посочено в стандарт EN ISO 16923:2018.*
- 4.2. *Профилът на съединителя съответства на правило № 110 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации, позоваващо се на части I и II в стандарт EN ISO 14469:2017.*

- 4.3. *Точките за презареждане с втечен метан за моторни превозни средства съответстват на налягане на пълнене, по-ниско от максималното допустимото работно налягане на резервоара на превозното средство, както е посочено в стандарт EN ISO 16924:2018 „Станции за зареждане с природен газ – станции за ВПГ за зареждане на превозни средства“. Освен това профилът на съединителя съответства на стандарт EN ISO 12617: 2017 „Пътни превозни средства — съединител за зареждане с втечен природен газ (ВПГ) — 3,1 МПа“.*
5. **Технически спецификации за електрозахранване за морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища**
- 5.1. Захранването от наземната електрическа мрежа за кораби, плаващи по море, включително проектирането, монтирането и изпитването на системите, съответства *най-малко* на техническите спецификации на стандарта IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 **■** за брегови връзки с високо **■** напрежение.
- 5.2. *Щепселите, щепселните кутии и корабните съединители за свързване с брегово електрозахранване с високо напрежение съответстват най-малко на техническата спецификация на стандарт IEC 62613-1:2019*
- 5.3. Захранването от наземната електрическа мрежа за плавателни съдове по вътрешните водни пътища съответства *най-малко на стандарт EN 15869-2:2019 или стандарт EN 16840:2017, в зависимост от енергийните изисквания.*

- 5.4. Технически спецификации за брегови зарядни точки за акумулаторни батерии за морски плавателни съдове, включващи взаимна свързаност и оперативна съвместимост за морските плавателни съдове.
- 5.5. Технически спецификации за брегови зарядни точки за акумулаторни батерии за плавателни съдове за вътрешно корабоплаване, включващи взаимна свързаност и оперативна съвместимост на системите за плавателни съдове за вътрешно корабоплаване.
- 5.6. Технически спецификации за комуникационен интерфейс „сѓд към пристанищна мрежа“ в автоматизирани системи за брегово електрозахранване и системи за зареждане на акумулаторни батерии за морски плавателни съдове.
- 5.7. Технически спецификации за комуникационен интерфейс „сѓд към пристанищна мрежа“ в автоматизирани системи за брегово електрозахранване и системи за зареждане на акумулатори за плавателни съдове по вътрешните водни пътища.
- 5.8. Ако е *технически* осъществимо, технически спецификации за замяна на акумулатори и зареждане на брегови станции за плавателни съдове по вътрешните водни пътища.

- 6. Технически спецификации за бункерование с водород за морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища**
- 6.1. Технически спецификации за точките за зареждане и бункерование с газообразен (сгъстен) водород на морските плавателни съдове, задвижвани с водород.
- 6.2. Технически спецификации за точките за презареждане и бункерование с газообразен (сгъстен) водород на плавателни съдове, задвижвани с водород, по вътрешните водни пътища.
- 6.3. Технически спецификации за точките за презареждане и бункерование с втечен водород на морските плавателни съдове, задвижвани с водород.*
- 6.4. Технически спецификации за точките за презареждане и бункерование с втечен водород на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, задвижвани с водород.*
- 7. Технически спецификации за бункерование с метанол за морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища**
- 7.1. Технически спецификации за точките за презареждане и бункерование с метанол за морски плавателни съдове, задвижвани с метанол.

7.2. Технически спецификации за точките за презареждане и бункерване с **■** метанол за плавателни съдове по вътрешните водни пътища, задвижвани с метанол.

**8. Технически спецификации за бункерване с амоняк за морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища**

8.1. Технически спецификации за точки за презареждане и бункерване с **■** амоняк за морски плавателни съдове, задвижвани с амоняк.

8.2. Технически спецификации за точки за презареждане и бункерване с **■** амоняк за плавателни съдове по вътрешните водни пътища, задвижвани с амоняк.

**9. Технически спецификации за точките за презареждане с *втечнен метан* за морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища**

9.1. Точките за презареждане с *втечнен метан* за морски кораби, които не са обхванати от Международния кодекс за строежа и оборудването на кораби, превозващи втечнени газове в наливно състояние (Кодекса IGC), съответстват най-малко на стандарт EN ISO 20519:2017.

- 9.2. *Точките за презареждане с втечен метан за плавателни съдове по вътрешните водни пътища* съответстват *най-малко на стандарт EN ISO 20519:2017 (части 5.3–5.7), само за целите на оперативната съвместимост.*

## **10. Технически спецификации, свързани с етикетването на горивото**

- 10.1. Етикетът „Горива. Идентифициране на съвместимостта с превозните средства. Графично представяне на информацията за потребителя“ съответства на стандарт EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. Етикетът „Идентификация на съвместимостта на превозни средства и инфраструктура. Графично представяне на информация за потребители, за превозни средства с електрическо задвижване“ съответства *най-малко* на стандарт EN 17186:2019.
- 10.3. Общата методика за сравняването на цените на алтернативните горива за единица е определена в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/732 на Комисията<sup>33</sup>.
- 10.4. Технически спецификации за станции за зареждане с електроенергия и съоръжения за презареждане с водород за железопътния транспорт.**

---

<sup>33</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/732 на Комисията от 17 май 2018 г. относно обща методика за сравняването на цените на алтернативните горива за единица в съответствие с Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 123, 18.5.2018 г., стр. 85).

## Приложение III

### Изисквания за докладване относно внедряването на електрически превозни средства и разгръщането на *публично достъпна* инфраструктура за зареждане с електроенергия

1. Държавите членки трябва да категоризират своите доклади относно внедряването на електрически превозни средства, както следва:
  - електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, поотделно за категории M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> и N<sub>2/3</sub>;
  - хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, поотделно за категории M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> и N<sub>2/3</sub>.
2. Държавите членки трябва да категоризират своите доклади относно внедряването на *публично достъпни* зарядни точки, както следва:

Категория	Подкатегория	Максимална изходна мощност	Определение съгласно член 2 от настоящия регламент
Категория 1 (променлив ток)	Бавна зарядна точка за променлив ток, монофазна	$P < 7,4 \text{ кВ}$	Зарядна точка с нормална мощност
	Среднобърза зарядна точка за променлив ток, трифазна	$7,4 \text{ кВ} \leq P \leq 22 \text{ кВ}$	
	Бърза зарядна точка за променлив ток, трифазна	$P > 22 \text{ кВ}$	Зарядна точка с голяма мощност
Категория 2 (постоянен ток)	Бавна зарядна точка за постоянен ток	$P < 50 \text{ кВ}$	
	Бърза зарядна точка за постоянен ток	$50 \text{ кВ} \leq P < 150 \text{ кВ}$	
	Ниво 1 – Свръхбърза зарядна точка за постоянен ток	$150 \text{ кВ} \leq P < 350 \text{ кВ}$	
	Ниво 2 – Свръхбърза зарядна точка за постоянен ток	$P \geq 350 \text{ кВ}$	

3. Трябва да се предоставят поотделно следните данни за *публично достъпна* инфраструктура за зареждане, предназначена за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства:

- брой зарядни точки, които се докладва за всяка от категориите по точка 2;
- брой зарядни станции, които се докладва за всяка от категориите по точка 2;

– обща агрегирана изходна мощност на зарядните станции ■ .

## Приложение IV

Таблица на съответствието

Директива 2014/94/ЕО на Съвета	Настоящият регламент
Член 1	Член 1
■	■
Член 2	Член 2
Член 3	Член 14
<i>Член 4</i>	Членове 3, 4, 5, 9 и 10
<i>Член 5</i>	Член 6
-	Член 7
Член 6 ■	Членове 8 и 11
-	Член 12
-	<i>Член 13</i>
Член 7	Член 19
Член 8	Член 22
Член 9	Член 23

Член 10	Член 15 ■ , 16 и 24
	<i>Член 17</i>
	<i>Член 18</i>
-	Член 20
-	Член 21
■	Член 25
Член 11	-
Член 12	Член 26
<i>Член 13</i>	-
<i>Приложение I</i>	<i>Приложение I</i>
<i>Приложение II</i>	<i>Приложение II</i>
-	<i>Приложение III</i>