

Bruxelles, 3. lipnja 2022.
(OR. fr, en)

9585/22

**Međuinstitucijski predmet:
2021/0223(COD)**

TRANS 329
CLIMA 238
ECOFIN 510
AVIATION 101
MAR 119
ENV 506
ENER 229
CODEC 795
IND 201
COMPET 409

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	9111/22
Br. dok. Kom.:	COM(2021) 559 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća – opći pristup

Za delegacije se u informativne svrhe u prilogu nalazi tekst o kojem je Vijeće za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) na sastanku 2 lipnja 2022. postiglo opći pristup o navedenom prijedlogu.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage

Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

- (1) Direktivom 2014/94/EU³ utvrđen je okvir za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva. U Komunikaciji Komisije o primjeni te direktive⁴ ukazuje se na neujednačen razvoj infrastrukture za punjenje i opskrbu u cijeloj Uniji te na manjak interoperabilnosti i prilagođenosti korisnicima. U njoj se napominje da je nedostatak jasne zajedničke metodologije za utvrđivanje ciljeva i donošenje mjera na temelju nacionalnih okvira politike koji se propisuju Direktivom 2014/94/EU doveo do situacije u kojoj se razina ambicija u utvrđivanju ciljeva i povezanim politikama uvelike razlikuje među državama članicama.
- (2) Različitim instrumentima prava Unije već su utvrđeni ciljevi za obnovljiva goriva. Direktivom 2018/2001/EU⁵ primjerice utvrđen je cilj od 14 % tržišnog udjela obnovljivih izvora energije u gorivima namijenjenima upotrebi u prometu.
- (3) Uredbom (EU) 2019/631⁶ i Uredbom (EU) 2019/1242⁷ već su utvrđene standardne vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila te za određena teška vozila. Tim bi se instrumentima posebno trebala ubrzati upotreba vozila s nultim emisijama i time stvoriti potražnja za infrastrukturom za punjenje i opskrbu.

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

⁴ COM(2020) 789 final.

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

⁶ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

⁷ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

- (4) Inicijativama „ReFuelEU Aviation”⁸ i „FuelEU Maritime”⁹ trebale bi se potaknuti proizvodnja i upotreba održivih alternativnih goriva u zračnom i pomorskom prometu. Iako se zahtjevi za upotrebu goriva za održiva zrakoplovna goriva u velikoj mjeri mogu oslanjati na postojeću infrastrukturu za opskrbu, potrebna su ulaganja za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju. Inicijativom „FuelEU Maritime” utvrđuju se posebno zahtjevi za upotrebu električne energije s kopna koji se mogu ispuniti samo ako je u lukama u mreži TEN-T uspostavljena odgovarajuća razina opskrbe električnom energijom s kopna. Međutim, te inicijative ne sadržavaju odredbe o potrebnoj infrastrukturi za goriva koje su preduvjet za ostvarivanje tih ciljeva.
- (5) Stoga bi sve vrste prijevoza trebale biti obuhvaćene jednim instrumentom u kojem bi trebalo uzeti u obzir niz alternativnih goriva. Primjena tehnologija pogonskog sklopa (*powertrain*) s nultim emisijama različito napreduje u različitim vrstama prijevoza. U sektoru cestovnog prometa osobito ubrzano raste upotreba električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje. Na tržištu su dostupna i cestovna vozila s pogonom na vodikove gorive ćelije. Osim toga, u različitim projektima i u prvim komercijalnim operacijama trenutačno se upotrebljavaju manja električna plovila na vodik i baterije te vlakovi s pogonom na vodikove gorive ćelije, a u narednim godinama očekuje se njihovo potpuno komercijalno uvođenje. Nasuprot tome, sektori zračnog i vodnog prometa i dalje ovise o tekućim i plinovitim gorivima jer se očekuje da će rješenja pogonskog sklopa s nultim i niskim emisijama doći na tržište tek oko 2030., a za sektor zračnog prometa i kasnije, pri čemu bi potpuna komercijalizacija mogla potrajati. Upotreba fosilnih plinovitih ili tekućih goriva moguća je samo ako je jasno uključena u jasan plan dekarbonizacije koja je u skladu s dugoročnim ciljem klimatske neutralnosti Unije, pri čemu ih je potrebno više miješati s obnovljivim gorivima kao što su biometan, napredna biogoriva ili obnovljiva sintetička, parafinska plinovita i tekuća goriva s niskim udjelom ugljika ili ih nadomještati njima.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) Takva biogoriva, parafinska i sintetička goriva, koja zamjenjuju dizel, benzin i mlazno gorivo, mogu se proizvoditi iz različitih sirovina te se mogu umiješati u fosilna goriva u vrlo visokim omjerima miješanja. Tehnički se, uz manje prilagodbe, mogu upotrebljavati s postojećom tehnologijom vozila. Obnovljivi metanol može se ujedno upotrebljavati za unutarnju plovidbu i u pomorskom prometu na kraćim relacijama. S pomoću sintetičkih i parafinskih goriva moguće je smanjiti upotrebu izvora fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom. Sva se ta goriva mogu distribuirati, skladištiti i upotrebljavati s postojećom infrastrukturom ili po potrebi s infrastrukturom iste vrste.
- (7) Ukapljeni metan vjerojatno će se nastaviti upotrebljavati u pomorskom prometu, gdje trenutačno ne postoji gospodarski održiva tehnologija pogonskog sklopa s nultim emisijama. Komunikacija o strategiji za održivu i pametnu mobilnost ukazuje na to da će morski brodovi s nultim emisijama do 2030. biti spremni za stavljanje na tržište. Preinaka flote trebala bi se odvijati postupno zbog dugog vijeka trajanja brodova. Za razliku od pomorskog prometa, u unutarnjoj plovidbi, s obično manjim plovilima i kraćim udaljenostima, tehnologije pogonskog sklopa s nultim emisijama poput vodika i električne energije trebale bi brže ući na tržišta. Očekuje se da ukapljeni metan više neće imati važnu ulogu u tom sektoru. Goriva namijenjena upotrebi u prometu kao što je ukapljeni metan sve više je potrebno dekarbonizirati miješanjem/nadomještanjem primjerice s ukapljenim biometanom ili obnovljivim i niskougljičnim sintetičkim plinovitim e-gorivima (e-plinovima). Ta se dekarbonizirana goriva mogu upotrebljavati u istoj infrastrukturi kao plinovita fosilna goriva, čime se omogućuje postupan prelazak na dekarbonizirana goriva.
- (8) U sektoru cestovnog prometa teških vozila kamioni na ukapljeni metan u potpunosti su razvijeni. S jedne strane, zajednički scenariji na kojima se temelje strategija za održivu i pametnu mobilnost i plan za postizanje klimatskog cilja te revidirani scenariji izrade modela iz paketa „Spremni za 55 %” upućuju na ograničenu ulogu plinovitih goriva koja će se sve više dekarbonizirati u cestovnom prometu teških vozila, posebno u segmentu prijevoza na velike udaljenosti. Nadalje, očekuje se da će vozila na ukapljeni prirodni plin i stlačeni prirodni plin za koja već postoji dostatna infrastrukturna mreža u cijeloj Uniji biti postupno nadomještena prijenosnim sustavima (*drivetrains*) s nultim emisijama te se stoga smatra da je za popunjavanje preostalih praznina u glavnim mrežama potrebna samo ograničena ciljana politika za uvođenje infrastrukture za ukapljeni metan koja može jednako tako opskrbljivati dekarboniziranim gorivima.

- (8a) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi obvezni minimalni ciljevi za uvođenje javno dostupnih infrastruktura za punjenje ili opskrbu cestovnih vozila.
- (8b) Javno dostupna mjesta za punjenje ili opskrbu uključuju, na primjer, mjesta za punjenje ili opskrbu u privatnom vlasništvu koja su dostupna javnosti i koja se nalaze na javnim ili privatnim posjedima, kao što su javna parkirališta ili parkirališta supermarketa. Mjesto za punjenje ili opskrbu koje se nalazi na privatnom posjedu dostupnom široj javnosti trebalo bi se smatrati javno dostupnim mjestom i ako je pristup ograničen na određenu opću skupinu korisnika, na primjer na klijente. Mjesta za punjenje ili opskrbu za programe zajedničkog korištenja automobilom trebala bi se smatrati dostupnima javnosti samo ako izričito omogućuju pristup korisnicima koji su treće strane. Mjesta za punjenje ili opskrbu koja se nalaze na privatnim posjedima kojima je pristup ograničen na određeni i ograničeni krug osoba, kao što su parkirališta u uredskim zgradama kojima mogu pristupiti samo zaposlenici ili ovlaštene osobe, ne bi se trebala smatrati javno dostupnim mjestima za punjenje ili opskrbu.
- (8c) Postaja za punjenje fizičko je postrojenje za punjenje električnih vozila. Svaka postaja ima najveću teoretsku izlaznu snagu, izraženu u kW. Svaka postaja ima najmanje jedno mjesto za punjenje koje može istodobno opskrbljivati samo jedno vozilo. Broj mjesta za punjenje na postaji za punjenje određuje broj vozila koja se mogu puniti na toj postaji u danom trenutku. Ako se više vozila puni na toj postaji za punjenje u danom trenutku, najveća izlazna snaga raspodjeljuje se na različita mjesta za punjenje, tako da je snaga koja se isporučuje na svakom pojedinom mjestu za punjenje niža od izlazne snage te postaje. Skupno mjesto za punjenje sastoji se od jedne ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji, uključujući, ovisno o slučaju, posebna parkirališta u njihovoj blizini. Kad je riječ o ciljevima utvrđenima u ovoj Uredbi za skupna mjesta za punjenje, najmanju izlaznu snagu potrebnu za ta skupna mjesta za punjenje mogle bi osigurati jedna ili više postaja za punjenje.

- (9) Uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje lakih električnih vozila nejednako je na razini Unije. Daljnjom nejednakom distribucijom ugrozila bi se upotreba takvih vozila i tako ograničila povezanost u cijeloj Uniji. Ako i dalje budu postojale razlike u ambicijama i pristupima politike na nacionalnoj razini, neće se stvoriti dugoročna sigurnost potrebna za značajna ulaganja na tržištu. Stoga bi se obvezujućim minimalnim ciljevima za države članice na nacionalnoj razini trebale pružiti smjernice politike i dopuniti nacionalni okviri politike. Tim bi se pristupom nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku trebali kombinirati s ciljevima koji se temelje na udaljenosti kad je riječ o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T). Nacionalnim ciljevima koji se temelje na voznom parku trebalo bi osigurati da je upotreba vozila u svakoj državi članici popraćena uvođenjem dostatne javno dostupne infrastrukture za punjenje. Ciljevima za mrežu TEN-T koji se temelje na udaljenosti trebalo bi osigurati punu pokrivenost mjestima za punjenje električnom energijom duž glavnih cestovnih mreža Unije i time osigurati jednostavno i neometano putovanje u cijeloj Uniji.
- (10) Nacionalne ciljeve koji se temelje na voznom parku trebalo bi utvrditi na osnovi ukupnog broja registriranih električnih vozila u toj državi članici na temelju zajedničke metodologije kojom se uzima u obzir tehnološki razvoj kao što je povećanje dosega električnih vozila ili povećanje prodora na tržište mjesta za brzo punjenje na kojima se može puniti veći broj vozila po mjestu za punjenje nego na uobičajenom mjestu za punjenje. U metodologiji se u obzir moraju uzeti i različiti obrasci punjenja električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje. Metodologijom kojom se nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku normiraju prema ukupnoj najvećoj izlaznoj snazi javno dostupne infrastrukture za punjenje trebala bi se omogućiti fleksibilnost u primjeni različitih tehnologija punjenja u državama članicama.

- (11) Provedbom u državama članicama trebalo bi osigurati postavljanje dovoljnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje, posebno na postajama javnog prijevoza, kao što su lučki putnički terminali, zračne luke ili željezničke postaje. Trebalo bi uvesti i dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih lakim vozilima kako bi se poboljšale pogodnosti za potrošače, posebno u cijeloj mreži TEN-T u svrhu osiguravanja potpune prekogranične povezanosti i omogućivanja prometovanja električnih vozila u cijeloj Uniji. Uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje trebalo bi prvenstveno biti rezultat privatnih tržišnih ulaganja. [...] Međutim, države članice mogu, podložno zahtjevima prava Unije o državnim potporama, poduprijeti uvođenje potrebne infrastrukture u slučajevima kada tržišni uvjeti zahtijevaju javnu potporu dok se ne uspostavi potpuno konkurentno tržište.
- (11a) Ovisno o posebnim okolnostima u državi članici, zahtjeve da se putem javno dostupnih postaja za punjenje osigura fiksna ukupna izlazna snaga za svako registrirano lako električno vozilo na baterije možda ne bude moguće opravdati ako to ima negativne učinke jer se obeshrabruju privatna ulaganja, posebno zbog rizika od prekomjerne opskrbe u srednjoročnom razdoblju. Taj bi rizik mogao biti povezan s činjenicom da je postavljen velik broj privatnih mjesta za punjenje i da se njima odgovara na potrebe korisnika ili da je stopa upotrebe javno dostupnih postaja za punjenje niska u usporedbi s početnim pretpostavkama, zbog čega je ukupna izlazna snaga dostupna putem javno dostupnih postaja za punjenje dosegla nerazmjerno visoku razinu u usporedbi sa stvarnom upotrebom takvih postaja. U tom bi slučaju dotična država članica trebala moći zatražiti odobrenje za primjenu blažih zahtjeva od onih utvrđenih u ovoj Uredbi u pogledu razine ukupne izlazne snage ili za prestanak primjene takvih zahtjeva. Udio lakih električnih vozila na baterije u ukupnom voznom parku lakih vozila registriranih na državnom području države članice trebao bi iznositi najmanje 20 %. Država članica trebala bi propisno obrazložiti svoj zahtjev.

- (13) Teška električna vozila trebaju infrastrukturu za punjenje vrlo različitu od one za punjenje lakih vozila. Međutim, javno dostupna infrastruktura za teška električna vozila trenutačno gotovo da i nije dostupna u Uniji. Uvođenje dostatne javno dostupne infrastrukture za teška električna vozila u cijeloj Uniji trebalo bi se osigurati kombiniranim pristupom koji obuhvaća ciljeve koji se temelje na udaljenosti duž mreže TEN-T, uz odgovarajuće razlikovanje osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T, ciljeve infrastrukture za punjenje preko noći i ciljeve u gradskim čvorovima ili u njihovoj blizini, kako bi se poduprlo očekivano uvođenje teških električnih vozila na baterije na tržište.
- (14) Duž mreže TEN-T trebalo bi uvesti dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih teškim vozilima kako bi se osigurala potpuna povezanost u cijeloj Uniji. Ta infrastruktura trebala bi imati dovoljno izlazne snage kako bi se omogućilo punjenje vozila unutar vremena tijekom kojeg je vozač zakonski obavezan uzeti stanku. Kako bi se uzelo u obzir vrijeme potrebno za planiranje, projektiranje i uvođenje infrastrukture za punjenje, što može uključivati proširenje ili nadogradnju elektroenergetske mreže u određenim područjima, stjecanje zemljišta, okolišna odobrenja i/ili dodjelu ugovora o javnoj nabavi, te radi prilagodbe postupnom uvođenju teških električnih vozila, javno dostupnu infrastrukturu za punjenje za ta vozila trebalo bi uvesti postupno počevši od 2025. kako bi se do 2030. obuhvatila cijela mreža TEN-T.
- (14a) U pogledu uvođenja infrastrukture za punjenje električnom energijom duž cestovne mreže TEN-T sve postaje za punjenje električnom energijom koje će se uvesti duž cestovne mreže TEN-T trebale bi se nalaziti na cesti u mreži TEN-T ili unutar 3 km od najbližeg izlaza ceste u mreži TEN-T.

- (14b) Neke države članice trenutačno nadograđuju dionice mreže TEN-T kako bi ispunile zahtjeve utvrđene u Uredbi (EU) 1315/2013¹⁰. Pri nadogradnji mreže kako bi se ispunili zahtjevi utvrđeni u Uredbi (EU) 1315/2013 države članice trebale bi nastojati osigurati da se zahtjevi za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u mreži TEN-T utvrđeni u ovoj Uredbi provode na sveobuhvatan način kako bi se izbjeglo stvaranje neupotrebljive imovine i osigurala koordinirana provedba obiju uredaba.
- (15) Infrastrukturu za punjenje duž mreže TEN-T trebalo bi dopuniti brzom, javno dostupnom infrastrukturom za punjenje u gradskim čvorovima ili u njihovoj blizini. Ta je infrastruktura posebno potrebna kako bi se omogućilo punjenje dostavnih kamiona i punjenje kamiona za prijevoz na velike udaljenosti na odredištu, dok bi nacionalni cilj koji se temelji na voznom parku trebao osigurati mjesta za punjenje lakih vozila i u urbanim područjima. Osim mjesta za brzo punjenje duž mreže i u gradskim čvorovima ili u njihovoj blizini, teška bi vozila trebala moći upotrebljavati i javno dostupnu infrastrukturu za punjenje preko noći duž glavne prometne mreže kako bi se posebno poduprla elektrifikacija sektora prijevoza na velike udaljenosti.

¹⁰ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (15a) Kako bi se izbjegla ulaganja koja bi bila nerazmjerna u usporedbi s gustoćom prometa duž nekih cesta u mreži TEN-T, države članice trebale bi moći osigurati da jedno skupno mjesto za punjenje opskrbljuje oba smjera putovanja i istodobno ispunjava druge primjenjive zahtjeve u pogledu udaljenosti, izlazne snage i broja mjesta za punjenje na skupnim mjestima za punjenje koji su primjenjivi za jedan smjer putovanja ili smanjiti ukupnu izlaznu snagu skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim ili teškim vozilima koja se nalaze duž cesta u mreži TEN-T-a s malom gustoćom prometa lakih ili teških vozila i ako se infrastruktura za punjenje ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi. U istu svrhu države članice trebale bi moći dopustiti i veću najveću udaljenost između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim ili teškim vozilima u slučaju cesta u osnovnoj mreži TEN-T s vrlo malom gustoćom prometa.
- (15a2) S obzirom na otočni zemljopisni položaj Cipra, nepostojanje kopnenih veza s drugim državama članicama i kopnom te ograničen opseg njegove cestovne mreže TEN-T, prometovanje teških vozila na velike udaljenosti u toj je državi članici ograničeno. Osim toga, s obzirom na ograničenu dnevnu kilometražu električnih teških vozila u toj državi članici, njihove potrebe za punjenjem uglavnom će biti pokrivene kapacitetima za punjenje preko noći na privatnim lokacijama kao što su skladišta. Stoga bi Cipar bio podložan nerazmjernim i nepotrebnim obvezama ako bi na svojem državnom području morao osigurati minimalnu pokrivenost javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim vozilima, koja je u pogledu ukupne izlazne snage skupnih mjesta koji se nalaze duž mreže TEN-T i najveće udaljenosti između tih skupnih mjesta jednaka razini utvrđenoj ovom Uredbom. Stoga bi Cipar trebao moći podnijeti Komisiji obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene blažih zahtjeva u tom pogledu pod uvjetom da takav zahtjev, ako se odobri, neće ometati prometovanje električnih teških vozila u toj državi članici.

- (15b) Vlasnici električnih vozila trebali bi u velikoj mjeri upotrebljavati mjesta za punjenje u vlastitim prostorima ili na kolektivnim parkiralištima u stambenim i nestambenim zgradama. Iako je uvođenje kanalske infrastrukture i mjesta za punjenje u tim zgradama uređeno Direktivom 2010/31/EU, države članice trebale bi uzeti u obzir dostupnost takve privatne infrastrukture pri planiranju uvođenja javno dostupnih mjesta za punjenje.
- (16) Infrastrukturu za punjenje teških vozila jednako je važno uvesti na privatnim lokacijama, kao što su privatna skladišta i logistička središta, kako bi se osiguralo punjenje preko noći i punjenje na odredištu. Javna tijela mogu poduzeti mjere u kontekstu uspostave revidiranih nacionalnih okvira politike kako bi osigurala da se za ta punjenja preko noći i na odredištu osigura odgovarajuća infrastruktura.
- (19) Mogućnost razvoja naprednih digitalnih usluga, uključujući rješenja za plaćanje na temelju ugovora, te mogućnost da se digitalnim sredstvima osigura pružanje transparentnih informacija za korisnike ovisi o uvođenju digitalno povezanih i pametnih mjesta za punjenje kojima se podupire stvaranje digitalno povezane i interoperabilne infrastrukture¹¹. Ta pametna mjesta za punjenje trebala bi obuhvaćati skup fizičkih značajki i tehničkih specifikacija (hardver i softver) potrebnih za dinamično slanje i primanje podataka, čime bi se omogućio protok informacija među sudionicima na tržištu koji ovise o tim podacima za potpuno razvijanje iskustva punjenja, uključujući operatore mjesta za punjenje, pružatelje usluga mobilnosti, platforme za e-roaming, operatore distribucijskih sustava i, u konačnici, krajnje potrošače.

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

- (20) Pametni sustavi mjerenja kako su utvrđeni u Direktivi (EU) 2019/944¹² omogućuju dobivanje dinamičnih podataka, što je potrebno za osiguravanje stabilnosti elektroenergetske mreže i poticanje racionalne upotrebe usluga punjenja. Dinamično mjerenje potrošnje energije i pružanje točnih i transparentnih informacija o troškovima u kombinaciji s pametnim mjestima za punjenje potiču punjenje u vrijeme niske opće potražnje za električnom energijom i niskih cijena energije. Upotreba pametnih sustava mjerenja u kombinaciji s pametnim mjestima za punjenje može optimizirati punjenje, od čega imaju koristi elektroenergetski sustav i krajnji korisnik. Države članice trebale bi poticati upotrebu pametnih sustava mjerenja za punjenje električnih vozila na javno dostupnim postajama za punjenje ako je to tehnički izvedivo i ekonomski opravdano te osigurati da ti sustavi ispunjavaju zahtjeve iz članka 20. Direktive (EU) 2019/444.
- (21) Sve veći broj električnih vozila u cestovnom, željezničkom i pomorskom prijevozu te drugim vrstama prijevoza zahtijevat će optimizaciju postupaka punjenja i upravljanje njima na način koji ne uzrokuje zagušenja i u potpunosti iskorištava dostupnost električne energije iz obnovljivih izvora i niske cijene električne energije u sustavu. Pametno punjenje posebno može dodatno olakšati integraciju električnih vozila u elektroenergetski sustav jer omogućuje reguliranje potražnje agregiranjem i reguliranjem potražnje na temelju cijena. Integracija sustava može se dodatno olakšati dvosmjernim punjenjem (vozilo – mreža). Stoga bi sva uobičajena mjesta za punjenje koja su izgrađena ili obnovljena nakon datuma početka primjene ove Uredbe i na kojima su vozila obično parkirana dulje vrijeme trebala podržavati pametno punjenje.

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

- (22) Razvoj infrastrukture za električna vozila, interakcija te infrastrukture s elektroenergetskim sustavom te prava i odgovornosti dodijeljeni različitim sudionicima na tržištu električne mobilnosti moraju biti u skladu s načelima iz Direktive (EU) 2019/944. U tom bi smislu operatori distribucijskih sustava trebali na nediskriminirajućoj osnovi surađivati sa svakom osobom koja postavlja javno dostupna mjesta za punjenje ili upravlja njima. Pristup opskrbljivača električnom energijom iz Unije mjestima za punjenje ne bi trebao dovoditi u pitanje odstupanja na temelju članka 66. Direktive (EU) 2019/944.
- (23) Postavljanje mjesta za punjenje električnih vozila i upravljanje njima trebalo bi razviti kao konkurentno tržište otvoreno za pristup svim stranama zainteresiranim za uvođenje infrastrukture za punjenje ili upravljanje njima. S obzirom na ograničene alternativne lokacije na autocestama, postojeće koncesije za autoceste, primjerice za konvencionalne postaje za opskrbu ili odmarališta, poseban su razlog za zabrinutost jer njihovo trajanje može biti vrlo dugo i ponekad čak nemaju točan datum isteka. Države članice trebale bi nastojati, u mjeri u kojoj je to moguće i u skladu s Direktivom (EU) 2014/23¹³, na konkurentan način dodijeliti nove koncesije posebno za postaje za punjenje na postojećim odmorištima na autocestama ili u njihovoj blizini kako bi se ograničili troškovi uvođenja i omogućio ulazak novih sudionika na tržište.

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

- (24) Transparentnost cijena ključna je za osiguravanje neometanog i jednostavnog punjenja i opskrbe. Korisnicima vozila na alternativna goriva trebalo bi dati točne informacije o cijenama prije početka usluge punjenja ili opskrbe. Cijenu bi trebalo priopćiti na jasno strukturiran način kako bi se krajnjim korisnicima omogućilo da utvrde različite komponente cijene koje naplaćuje operator te da izračunaju cijenu sesije punjenja i predvide ukupni trošak. Tim se zahtjevom ne bi trebalo dovoditi u pitanje pravo država članica da utvrde primjenjivu jediničnu cijenu električne energije koju puni postaja za punjenje u skladu s Direktivom 98/6/EZ.
- (25) Pojavljuju se nove usluge kojima se podupire upotreba električnih vozila i pruža temelj za razvoj usluga integracije mreža. Poticaji koje pružaju države članice, kao i obvezujuće mjere kao što je obvezna sposobnost roaminga na određenim mjestima za punjenje, imaju važnu ulogu u razvoju takvih usluga. Subjekti koji nude te usluge, kao što su pružatelji usluga mobilnosti, trebali bi moći poslovati pod poštenim tržišnim uvjetima. Operatori mjesta za punjenje posebno ne bi trebali davati neopravdano povlašten tretman nijednom od tih pružatelja usluga, na primjer neopravdanim razlikovanjem cijena koje može ograničiti tržišno natjecanje i u konačnici dovesti do viših cijena za potrošače. Komisija bi trebala pratiti razvoj tržišta za punjenje. Pri preispitivanju Uredbe Komisija će poduzeti mjere kad to zahtijevaju tržišni trendovi, kao što su ograničenja usluga za krajnje korisnike ili poslovne prakse kojima se može ograničiti tržišno natjecanje.

- (26) Motorna vozila na vodik trenutno imaju vrlo niske stope prodora na tržište. Međutim, izgradnja dostatne infrastrukture za opskrbu vodikom nužna je kako bi se omogućila šira upotreba motornih vozila na vodik, kako je predviđeno strategijom Komisije za vodik za klimatski neutralnu Europu¹⁴. Mjesta za opskrbu vodikom trenutno su uvedena samo u nekoliko država članica i uglavnom nisu prikladna za teška vozila, što onemogućuje prometovanje vozila na vodik u cijeloj Uniji. Obvezujućim ciljevima uvođenja javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom trebalo bi se osigurati uvođenje dovoljno guste mreže mjesta za opskrbu vodikom u osnovnoj mreži TEN-T radi omogućivanja neometanog prometovanja lakih i teških vozila na vodik u cijeloj Uniji. U pogledu uvođenja i postavljanja infrastrukture za opskrbu vodikom duž mreže TEN-T sve postaje za opskrbu vodikom koje će se uvesti duž cestovne mreže TEN-T trebale bi se nalaziti na cesti u mreži TEN-T ili unutar 10 km od najbližeg izlaza ceste u mreži TEN-T.
- (27) Kako bi se osiguralo da se vozila na vodik mogu opskrbljivati na odredištu ili blizu odredišta, koje se obično nalazi u urbanom području, države članice trebale bi analizirati najbolju lokaciju postaja za opskrbu i u tom kontekstu razmotriti uvođenje takvih postaja [...] u gradskim čvorovima, kako je definirano u Uredbi (EU) br. 1315/2013, ili u njihovoj blizini ili u multimodalnim čvorištima jer one nisu samo tipično odredište za teška vozila, već bi mogle opskrbljivati vodikom i druge vrste prijevoza, kao što su željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (28) U ranoj fazi uvođenja na tržište još uvijek postoji određena nesigurnost u pogledu vrste vozila koja će doći na tržište i vrste tehnologija koje će se u velikoj mjeri upotrebljavati. Kako je navedeno u komunikaciji Komisije naslovljenoj „Strategija Komisije za vodik za klimatski neutralnu Europu”¹⁵, segment teških vozila utvrđen je kao segment u kojem postoji najveća vjerojatnost za rano masovno uvođenje vozila na vodik. Stoga bi se infrastruktura za opskrbu vodikom trebala preliminarno usredotočiti na taj segment, istodobno omogućujući lakim vozilima da se opskrbljuju na javno dostupnim postajama za punjenje vodikom. Kako bi se osigurala interoperabilnost, sve javno dostupne postaje za punjenje vodikom trebale bi opskrbljivati barem plinovitim vodikom na 700 bara. Pri uvođenju infrastrukture trebalo bi uzeti u obzir i pojavu novih tehnologija, kao što je tekući vodik, koje omogućuju veći doseg za teška vozila i poželjan su tehnološki odabir nekih proizvođača vozila.
- (29) U Uniji je postavljen niz mjesta za opskrbu ukapljenim metanom, što je već temelj za prometovanje teških vozila na ukapljeni metan. Osnovna mreža TEN-T trebala bi ostati temelj za uvođenje infrastrukture za ukapljeni metan i postupno za ukapljeni biometan jer obuhvaća glavne prometne tokove i omogućuje prekograničnu povezanost u cijeloj Uniji. U Direktivi 2014/94/EU preporučeno je da se ta mjesta za opskrbu postavljaju na svakih 400 km u osnovnoj mreži TEN-T, ali da bi se taj cilj ostvario potrebno je popuniti određene ograničene praznine koje i dalje postoje u mreži. Države članice trebale bi do 2025. ostvariti taj cilj i popuniti preostale praznine, nakon čega bi se cilj trebao prestati primjenjivati.

¹⁵ COM(2020) 301 final

- (30) Korisnici vozila na alternativna goriva trebali bi moći puniti i opskrbljivati svoja vozila na *ad hoc* osnovi te jednostavno i praktično plaćati na svim javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu, bez potrebe sklapanja ugovora s operatorom mjesta za punjenje ili opskrbu ili pružateljem usluga mobilnosti. Stoga bi za punjenje ili opskrbu na *ad hoc* osnovi sva javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu trebala prihvaćati platne instrumente koji se široko upotrebljavaju u Uniji, a posebno elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge. Trebalo bi odgoditi vrijeme primjene te obveze za infrastrukturu koja je uvedena prije početka primjene ove Uredbe. Taj *ad hoc* način plaćanja uvijek bi trebao biti dostupan potrošačima, čak i kad se plaćanja na temelju ugovora nude na mjestu za punjenje ili opskrbu.
- (31) Prometna infrastruktura trebala bi svim korisnicima, uključujući osobe s invaliditetom i starije osobe, omogućiti neometanu mobilnost i dostupnost. U načelu, lokacija svih postaja za punjenje i opskrbu te same postaje za punjenje i opskrbu trebale bi biti osmišljene tako da ih javnost može u što većem broju upotrebljavati, posebno starije osobe, osobe smanjene pokretljivosti i osobe s invaliditetom. To bi primjerice trebalo uključivati osiguravanje dovoljnog prostora oko parkirališta, osiguravanje toga da postaja za punjenje nije postavljena na nogostup, osiguravanje toga da su gumbi ili zaslon postaje za punjenje na odgovarajućoj visini i da je težina kabela za punjenje i opskrbu takva da osobe s ograničenom snagom mogu lako njima rukovati. Osim toga, korisničko sučelje povezanih postaja za punjenje trebalo bi biti dostupno. U tom bi se smislu zahtjevi za pristupačnost iz Direktive 2019/882¹⁶ trebali primjenjivati na infrastrukturu za punjenje i opskrbu.

¹⁶ Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70.).

- (32) Elektroenergetska infrastruktura s kopna može služiti kao izvor čiste energije za pomorski promet i promet unutarnjim vodnim putovima s obzirom na to da električna energija s kopna može doprinijeti smanjenju učinka morskih brodova i plovila unutarnje plovidbe na okoliš. Na temelju inicijative „FuelEU Maritime” operatori kontejnerskih i putničkih brodova moraju poštovati odredbe za smanjenje emisija dok su privezani u pristaništu. Obvezujući ciljevi uvođenja trebali bi osigurati da sektor može dostatno opskrbiti električnom energijom s kopna brodove koji su privezani u pristaništu u morskim lukama u osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T kako bi ispunio te zahtjeve. Stoga se ovom Uredbom utvrđuju jasni ciljevi uvođenja infrastrukture za električnu energiju s kopna u lukama u mreži TEN-T. S obzirom na činjenicu da države članice imaju različite modele upravljanja lukama, države članice mogu odlučiti da se infrastruktura u njihove luke uvodi na različitim terminalima, u skladu s potrebama, kako bi se postigli ti ciljevi. Važno je da uvođenje unutar luka i, ako je to relevantno, među terminalima postoji tamo gdje zbog maksimalnog povrata ulaganja i stope popunjenosti dolazi do najveće koristi za okoliš (smanjenje stakleničkih plinova i onečišćenja zraka).
- (33) Morski kontejnerski i putnički brodovi, kao kategorije brodova koji proizvode najveću količinu emisija po brodu dok je privezan u pristaništu, trebali bi se prvenstveno opskrbljivati električnom energijom s kopna. Kako bi se u obzir uzele značajke potražnje za energijom različitih putničkih brodova dok su privezani u pristaništu te operativne značajke luke, potrebno je razlikovati zahtjeve u pogledu putničkih brodova za ro-ro putničke brodove i putnička plovila velike brzine od onih za druge putničke brodove.

- (34) Tim bi se ciljevima trebale uzeti u obzir vrste plovila koja se opskrbljuju i gustoća njihova prometa. Na morske luke s malom gustoćom prometa određenih kategorija brodova na temelju prosječnog godišnjeg broja pristajanja u luku ne bi se trebali primjenjivati obvezujući zahtjevi za odgovarajuće kategorije brodova utemeljeni na minimalnoj razini gustoće prometa kako bi se izbjeglo postavljanje nedovoljno iskorištenog kapaciteta. Isto tako, obvezujući ciljevi ne bi trebali biti usmjereni na najveću potražnju, nego na dovoljno veliku gustoću kako bi se izbjegao nedovoljno iskorišteni kapacitet i uzele u obzir operativne značajke luke.
- (34a) Pri određivanju broja pristajanja u luku ne bi se trebala uzimati u obzir kratkotrajna pristajanja brodova koji upotrebljavaju tehnologije s nultom stopom emisija i neplanirana pristajanja u luku zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru te izvanrednih okolnosti koje zahtijevaju proizvodnju energije na brodu, u hitnim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod, okoliš ili zbog drugih razloga više sile.
- (34b) Pomorski promet važna je poveznica za koheziju i gospodarski razvoj otoka i najudaljenijih regija u Uniji te za određena područja nekih država članica, kao što su Ceuta i Melilla. Kapacitet proizvodnje energije na tim otocima i područjima te u tim regijama možda nije uvijek dovoljan kako bi se zadovoljila potražnja za energijom potrebnom za opskrbu električnom energijom s kopna. U tom bi slučaju ti otoci, regije i područja trebali biti izuzeti od tog zahtjeva, osim ako je takva električna veza s kopnom ili susjednim zemljama uspostavljena ili dok se ne uspostavi, ovisno o slučaju, ili ako postoji dostatan lokalni kapacitet iz čistih izvora energije.

- (34c) Svi relevantni dionici trebali bi se koordinirati u pogledu opskrbe morskih brodova električnom energijom s kopna kako bi se olakšali srednjoročno i dugoročno planiranje i ulaganja za brodove i za luke te kako bi se omogućilo svakodnevno neometano poslovanje.
- (35) Do 2025. trebao bi biti dostupan odgovarajući broj mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u morskim lukama u osnovnoj mreži TEN-T. Postaje za opskrbu ukapljenim metanom uključuju terminale za ukapljeni metan, rezervoare, prikolice cestovnih cisterni, kamione cisterne, pokretne spremnike, plovila za opskrbu plovila gorivom i teglenice.
- (35a) Postrojenja za opskrbu električnom energijom s kopna trebala bi se uvesti i u lukama unutarnjih plovnih putova u mreži TEN-T.
- (36) Vanjska opskrba električnom energijom trebala bi zamijeniti zrakoplovni kerozin kao izvor energije kada je zrakoplov u mirovanju u zračnim lukama. To bi trebalo smanjiti emisije onečišćujućih tvari i buke, poboljšati kvalitetu zraka i smanjiti utjecaj na klimatske promjene. Stoga bi svim komercijalnim prijevoznicima trebalo omogućiti upotrebu vanjske opskrbe električnom energijom dok su parkirani na parkirališnim mjestima s kontaktom (*contact stands*) ili na parkirališnim mjestima bez kontakta (*remote stands*) u zračnim lukama u mreži TEN-T. Vanjska opskrba zrakoplova energijom mogla bi se osigurati zahvaljujući fiksnim ili pokretnim zemaljskim izvorima napajanja, i na parkirališnim mjestima s kontaktom i na parkirališnim mjestima bez kontakta. Iako bi zrakoplovi trebali moći upotrebljavati vanjsku opskrbu električnom energijom na svim parkirališnim mjestima s kontaktom i bez kontakta koja se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz, nije potrebno da svako parkirališno mjesto bude opremljeno barem jednim fiksnim ili pokretnim zemaljskim izvorom napajanja jer jedan izvor električne energije, fiksni ili pokretni, može opskrbljivati više parkirališnih mjesta te ga se može uvesti u skladu s operativnim potrebama.

- (36a) Države članice trebale bi moći izuzeti zračne luke u mreži TEN-T koje su godišnje ostvarile manje od 10 000 komercijalnih letova od obveze opskrbe zrakoplova u mirovanju električnom energijom na svim parkirališnim mjestima bez kontakta. S obzirom na broj dotičnih letova, troškovi ulaganja i održavanja za opskrbu parkirališnih mjesta bez kontakta električnom energijom u tim zračnim lukama možda nisu razmjerni koristima za okoliš, posebno u usporedbi s učinkovitijim ulaganjima u rješavanje problema emisija CO₂ zračnih luka.
- (37) U skladu s člankom 3. Direktive 2014/94/EU države članice uspostavile su nacionalne okvire politike u kojima su navedeni njihovi planovi i ciljevi kako bi se osiguralo da se ti ciljevi ostvare. Pri procjeni nacionalnog okvira politike i evaluacija Direktive 2014/94/EU istaknuta je potreba za višim ambicijama i usklađenijim pristupom među državama članicama s obzirom na očekivani ubrzani porast upotrebe vozila na alternativna goriva, posebno električnih vozila. Nadalje, u svim vrstama prijevoza bit će potrebne alternative fosilnim gorivima kako bi se ispunile ambicije europskog zelenog plana. Postojeće nacionalne okvire politike trebalo bi revidirati kako bi se jasno opisalo na koji će način države članice ispuniti znatno veću potrebu za javno dostupnom infrastrukturom za punjenje i opskrbu, kako je izražena u obvezujućim ciljevima. Revidiranim okvirima mogle bi se ujedno obuhvatiti vrste prijevoza za koje ne postoje obvezujući ciljevi uvođenja. Države članice trebale bi redovito izvješćivati o napretku u provedbi tih revidiranih nacionalnih okvira politike.
- (38) Revidirani nacionalni okviri politike trebali bi obuhvaćati djelovanja za potporu razvoju tržišta u pogledu alternativnih goriva, uključujući uvođenje potrebne infrastrukture koju treba postaviti, u bliskoj suradnji s regionalnim i lokalnim tijelima vlastima te relevantnom industrijom, istodobno uzimajući u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća. Osim toga, u revidiranim okvirima trebao bi se opisati cjelokupni nacionalni okvir za planiranje, izdavanje dozvola i nabavu takve infrastrukture, uključujući utvrđene prepreke i mjere za njihovo uklanjanje kako bi se moglo postići brže uvođenje infrastrukture.

- (39) Komisija bi putem razmjena informacija i najbolje prakse između država članica trebala olakšavati razvoj i provedbu revidiranih nacionalnih okvira politike država članica.
- (40) Kako bi se promicala alternativna goriva i razvila relevantna infrastruktura, nacionalni okviri politike mogli bi sadržavati detaljne strategije za promicanje alternativnih goriva u sektorima koje je teško dekarbonizirati, kao što su zrakoplovstvo, pomorski promet, promet unutarnjim vodnim putovima te željeznički promet na dijelovima mreže koji se ne mogu elektrificirati. Države članice posebno bi trebale razviti jasne strategije za dekarbonizaciju prometa unutarnjim vodnim putovima duž mreže TEN-T u uskoj suradnji s onim državama članicama na koje se to odnosi. I za morske luke u mreži TEN-T i zračne luke u mreži TEN-T mogle bi biti razvijene dugoročne strategije dekarbonizacije, s posebnim naglaskom na uvođenju infrastrukture za plovila i zrakoplove s niskim i nultim emisijama te za željezničke pruge koje neće biti elektrificirane. Na temelju tih strategija Komisija bi trebala preispitati ovu Uredbu kako bi postavila više obvezujućih ciljeva za te sektore.
- (41) Države članice trebale bi iskoristiti širok raspon regulatornih i neregulatornih poticaja i mjera za postizanje obvezujućih ciljeva i provedbu svojih nacionalnih okvira politike, u uskoj suradnji sa subjektima iz privatnog sektora, koji bi trebali igrati ključnu ulogu u podupiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva.

- (42) Na temelju Direktive 2009/33/EZ¹⁷ najmanji nacionalni udjeli javne nabave rezervirani su za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama ako čisti autobus upotrebljava alternativna goriva kako su definirana u članku 2. točki 3. ove Uredbe. Države članice trebale bi u svrhu postizanja tih ciljeva uključiti ciljanu promidžbu i razvoj potrebne autobusne infrastrukture kao ključnog elementa u svoje nacionalne okvire politike, s obzirom na sve veći broj tijela nadležnih za javni prijevoz i operatora koji prelaze na čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama. Države članice trebale bi na lokalnoj razini uspostaviti i održavati odgovarajuće instrumente za promicanje uvođenja infrastrukture za punjenje i opskrbu i za vlastite vozne parkove, posebno za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama.
- (43) S obzirom na sve veću raznolikost vrsta goriva za motorizirana vozila i istodobni stalni rast cestovne mobilnosti građana u cijeloj Uniji, korisnicima vozila potrebno je pružiti jasne i lako razumljive informacije o gorivima na postajama za opskrbu te o sukladnosti njihova vozila s različitim gorivima ili mjestima za punjenje na tržištu Unije.
- (44) Jednostavne i lako usporedive informacije o cijenama različitih goriva mogle bi imati važnu ulogu kako bi se korisnicima vozila omogućilo da lakše procijene relativni trošak pojedinačnih goriva dostupnih na tržištu. Stoga bi usporedba jediničnih cijena određenih alternativnih goriva i konvencionalnih goriva, izražena kao „cijena goriva na 100 km”, trebala biti prikazana u informativne svrhe na svim relevantnim postajama za opskrbu gorivom.

¹⁷ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

- (45) Potrošačima je potrebno pružiti dovoljno informacija o geografskom položaju, karakteristikama i uslugama koje se nude na javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima obuhvaćenima ovom Uredbom. Stoga bi države članice trebale osigurati da operatori ili vlasnici javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu stave na raspolaganje relevantne statične i dinamične podatke. Trebalo bi utvrditi zahtjeve za vrste podataka koji se odnose na raspoloživost i dostupnost relevantnih podataka povezanih s punjenjem i opskrbom, nadovezujući se na ishode mjere za potporu programu pod nazivom „Prikupljanje podataka o mjestima za punjenje/opskrbu alternativnim gorivima i jedinstveni identifikacijski kodovi povezani s dionicima u e-mobilnosti” („IDACS”).
- (46) Podaci bi trebali imati ključnu ulogu u odgovarajućem funkcioniranju infrastrukture za punjenje i opskrbu. Format, učestalost i kvaliteta stavljanja na raspolaganje i dostupnosti tih podataka trebali bi odrediti ukupnu kvalitetu infrastrukturnog ekosustava alternativnih goriva koji zadovoljava potrebe korisnika. Osim toga, tim bi se podacima trebalo pristupiti na dosljedan način u svim državama članicama. Stoga bi podatke za nacionalne pristupne točke trebalo dostavljati u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Direktivi 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸ i relevantnim delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive, koje Komisija može dopuniti u okviru ove Uredbe.

¹⁸ Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

- (47) Ključno je da svi dionici u ekosustavu električne mobilnosti mogu lako komunicirati digitalnim sredstvima kako bi krajnjem korisniku osigurali najbolju kvalitetu usluge. Za to su potrebni jedinstveni identifikatori relevantnih dionika u lancu vrijednosti. U tu bi svrhu države članice trebale imenovati organizaciju za registraciju identifikacije („IDRO”) za izdavanje i upravljanje jedinstvenim identifikacijskim kodovima („ID”) kako bi se identificirali barem operatori mjesta za punjenje i pružatelji usluga mobilnosti. Organizacija za registraciju identifikacije trebala bi prikupljati informacije o identifikacijskim kodovima e-mobilnosti koji su već u upotrebi u dotičnoj državi članici; prema potrebi izdavati nove kodove e-mobilnosti operatorima mjesta za punjenje i pružateljima usluga mobilnosti na temelju zajedničke dogovorene logike na razini Unije u kojoj su formatirani identifikacijski kodovi za elektromobilnost; omogućiti razmjenu i provjeru jedinstvenosti tih kodova e-mobilnosti s pomoću mogućeg budućeg zajedničkog repozitorija za registraciju identifikacije („IDRR”). Komisija bi trebala izdati tehničke smjernice o uspostavi takve organizacije, oslanjajući se na mjeru za potporu programu pod nazivom „Prikupljanje podataka o mjestima za punjenje/opskrbu alternativnim gorivima i jedinstveni identifikacijski kodovi povezani s dionicima u e-mobilnosti” („IDACS”).
- (47a) Tehničke specifikacije kako su navedene u Prilogu II. Direktivi 2014/94/EU i dalje se primjenjuju kako je navedeno u toj direktivi.
- (50) Tehničke specifikacije za interoperabilnost mjesta za punjenje i opskrbu trebale bi biti utvrđene u okviru europskih ili međunarodnih normi. Europske organizacije za normizaciju trebale bi donijeti europske norme u skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012¹⁹. Te bi se norme prema potrebi trebale temeljiti na trenutačnim međunarodnim normama ili aktualnom razvoju međunarodne normizacije. U tu svrhu europski postupci normizacije infrastrukture za punjenje i opskrbu trebali bi se provoditi brzo i pravodobno u vremenskom okviru potrebnom za planiranje, javnu nabavu i izgradnju infrastrukture koja se zahtijeva ovom Uredbom. Trebalo bi ubrzati ili pokrenuti postupke normizacije za usklađenu infrastrukturu za stacionarno i dinamično punjenje na europskoj razini.

¹⁹ Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

- (50a) Pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi potrebne su nove norme za olakšavanje i učvršćivanje ulaska alternativnih goriva na tržište, norme koje se odnose na opskrbu električnom energijom i krcanje bunkera vodikom, metanolom i amonijakom, ali i norme za razmjenu komunikacije između plovila i infrastrukture.
- (50b) Međunarodna pomorska organizacija („IMO”) razvija jedinstvene i međunarodno priznate norme za sigurnost i zaštitu okoliša za pomorski promet. S obzirom na globalnu prirodu pomorskog prometa trebalo bi izbjegavati neusklađenosti s međunarodnim normama. Stoga bi Europska unija trebala osigurati da tehničke specifikacije za pomorski promet koje su donesene na temelju ove Uredbe budu usklađene s međunarodnim pravilima koja je donio IMO.
- (52) U primjeni ove Uredbe Komisija bi se trebala savjetovati s relevantnim stručnim skupinama, a posebno s Forumom za održivi promet („FOP”) i Europskim forumom za održivu plovidbu („ESSF”). To stručno savjetovanje posebno je važno kad Komisija namjerava donijeti delegirane ili provedbene akte na temelju ove Uredbe.
- (53) Infrastruktura za alternativna goriva područje je koje se brzo razvija. Nedostatak zajedničke tehničke specifikacije predstavlja prepreku stvaranju jedinstvenog tržišta infrastrukture za alternativna goriva. Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi normiranja tehničkih specifikacija za područja u kojima su zajedničke tehničke specifikacije iznimne, ali potrebne. To bi posebno trebalo uključivati komunikaciju između električnog vozila i mjesta za punjenje, komunikaciju između mjesta za punjenje i sustava za upravljanje softverom za punjenje (pozadinska komunikacija); komunikaciju povezanu s uslugom roaminga za električna vozila i komunikaciju s elektroenergetskom mrežom, uz osiguravanje najviše razine zaštite kibersigurnosti i zaštite osobnih podataka krajnjih korisnika. Potrebno je definirati odgovarajući upravljački okvir i uloge različitih sudionika uključenih u komunikacijski ekosustav vozilo – mreža. Nadalje, treba uzeti u obzir novi tehnološki razvoj, kao što su električni cestovni sustavi. Kad je riječ o pružanju podataka, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi dodavanja novih vrsta podataka podacima o javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu koje treba staviti na raspolaganje i učiniti dostupnima na temelju ove Uredbe.

- (53a) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu članka 17. stavka 4., članka 17. stavka 5. i članka 18. stavka 4.a ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s razvojem odredaba o označivanju, formatom, učestalošću i kvalitetom podataka o javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu koje treba staviti na raspolaganje i učiniti dostupnima na temelju ove Uredbe te u vezi s postupkom kojim se omogućuje to stavljanje na raspolaganje i dostupnost.
- (54) Tržište alternativnih goriva, a posebno goriva s nultim emisijama, još uvijek je u ranim fazama razvoja, a tehnologija brzo napreduje. To bi vjerojatno trebalo utjecati na potražnju za alternativnim gorivima, a time i na infrastrukturu za alternativna goriva u svim vrstama prijevoza. Komisija bi stoga do 31. prosinca 2024. trebala preispitati ovu Uredbu na temelju izvješća o tehnološkoj i tržišnoj spremnosti teških vozila. U njemu bi trebalo uzeti u obzir prve naznake o preferencijama tržišta te tehnološki razvoj i razvoj normi. [...] Nakon početnog potpunog preispitivanja do 31. prosinca 2026. Komisija bi svakih pet godina trebala provoditi redovito preispitivanje, uzimajući u obzir i elektronička sredstva plaćanja iz članka 5. i pragove za utvrđivanje odstupanja iz članaka 3. i 4.
- (55) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno promicanje širokog razvoja tržišta alternativnih goriva, ne mogu dostatno ostvariti države članice pojedinačnim djelovanjem, nego se zbog potrebe za djelovanjem radi zadovoljavanja potražnje za kritičnom masom vozila na alternativna goriva, potrebe za troškovno učinkovitim razvojem europske industrije i potrebe za omogućivanjem prometovanja vozila na alternativna goriva u cijeloj Uniji on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

- (56) Direktivu 2014/94/EU stoga bi trebalo staviti izvan snage. Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2019/1745²⁰ i Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2021/1444²¹ utvrđuju se nedatirane tehničke norme za određene vrste infrastrukture za alternativna goriva. Te su norme sada datirane i navedene u Prilogu II. ovoj Uredbi. Stoga bi i te delegirane uredbe trebalo staviti izvan snage,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju obvezujući nacionalni ciljevi uvođenja dostatne infrastrukture za alternativna goriva u Uniji za cestovna vozila, plovila i zrakoplove u mirovanju. Njome se utvrđuju zajedničke tehničke specifikacije i zahtjevi za informacije za korisnike, pružanje podataka i plaćanje povezani s infrastrukturom za alternativna goriva.
2. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za nacionalne okvire politika koje trebaju donijeti države članice, uključujući uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u područjima u kojima nisu utvrđeni obvezujući ciljevi na razini Unije i izvješćivanje o uvođenju te infrastrukture.
3. Ovom se Uredbom uspostavlja mehanizam izvješćivanja kako bi se potaknula suradnja i osiguralo pouzdano praćenje napretka. Mehanizam se sastoji od strukturiranog, transparentnog i iterativnog postupka između Komisije i država članica u svrhu finalizacije nacionalnih okvira politike i njihove naknadne provedbe te odgovarajućeg djelovanja Komisije radi podupiranja bržeg i dosljednog uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u državama članicama.

²⁰ Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745 od 13. kolovoza 2019. o dopuni i izmjeni Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu mjesta za punjenje motornih vozila kategorije L, opskrbe električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima, opskrbe vodikom za cestovni promet, opskrbe prirodnim plinom za cestovni i vodni promet te o stavljanju izvan snage Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/674, *SL L 268*, 22.10.2019., *str. 1.*

²¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 od 17. lipnja 2021. o dopuni Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu normi za mjesta za punjenje električnih autobusa, *SL L 313*, 6.9.2021., *str. 1.*

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „dostupnost podataka” znači mogućnost traženja i dobivanja podataka u bilo kojem trenutku u strojno čitljivom obliku;
2. „*ad hoc* cijena” znači cijena koju operator mjesta za punjenje ili opskrbu naplaćuje krajnjem korisniku za punjenje ili opskrbu na *ad hoc* osnovi;
- 2.a „duž mreže TEN-T” znači: za postaje za punjenje električnom energijom da se nalaze na mreži TEN-T ili unutar 3 km od najbližeg izlaza ceste u mreži TEN-T; za postaje za opskrbu vodikom da se nalaze na mreži TEN-T ili unutar 10 km od najbližeg izlaza ceste u mreži TEN-T;
3. „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji mogu doprinijeti njegovoj dekarbonizaciji te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, uključujući:
 - (a) „alternativna goriva za vozila, plovila i zrakoplove s nultim emisijama”:
 - električnu energiju,
 - vodik,
 - amonijak,
 - (b) „obnovljiva goriva”:
 - goriva iz biomase, uključujući bioplin, i biogoriva kako su definirana u članku 2. točkama 27., 28. i 33. Direktive (EU) 2018/2001²²,
 - sintetička i parafinska goriva, uključujući amonijak, dobivena od energije iz obnovljivih izvora;

²² Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

(c) „prijelazna alternativna goriva”:

- prirodni plin u plinovitom obliku (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP),
- ukapljeni naftni plin (UNP),
- sintetička i parafinska goriva dobivena od energije iz neobnovljivih izvora;

3.a „parkirališno mjesto za zrakoplov s kontaktom” znači parkirališno mjesto u određenom dijelu stajanke zračne luke opremljeno mostom za ukrcaj putnika;

3.b „parkirališno mjesto za zrakoplov bez kontakta” znači parkirališno mjesto u određenom dijelu stajanke zračne luke koje nije opremljeno mostom za ukrcaj putnika;

4. „zračna luka u osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T” znači zračna luka kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013²³;

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

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

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

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

10. „priključak” znači fizičko sučelje između mjesta za punjenje ili opskrbu i vozila kroz koje se razmjenjuje gorivo ili električna energija;

11. „komercijalni zračni prijevoz” znači zračni prijevoz kako je definiran u članku 3. točki 24. Uredbe (EU) 2018/1139²⁴;

²³ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

²⁴ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008

12. „kontejnerski brod” znači brod koji je projektiran isključivo za prijevoz kontejnera u brodskom skladištu ili na palubi;
13. „plaćanje na temelju ugovora” znači plaćanje krajnjeg korisnika pružatelju usluga mobilnosti za uslugu punjenja ili opskrbe na temelju ugovora između krajnjeg korisnika i pružatelja usluga mobilnosti;
14. „digitalno povezano mjesto za punjenje” znači mjesto za punjenje koje može slati i primati informacije u stvarnom vremenu, dvosmjerno komunicirati s električnom mrežom i električnim vozilom te koje se može daljinski pratiti i kontrolirati, među ostalim radi pokretanja i zaustavljanja sesije punjenja i mjerenja tokova električne energije;
15. „operator distribucijskog sustava” znači operator kako je definiran u članku 2. točki 29. Direktive (EU) 2019/944²⁵;
16. „dinamični podaci” znači podaci koji se mijenjaju često ili redovito;
17. „električni cestovni sustav” znači fizičko postrojenje duž ceste koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo dok je vozilo u pokretu;
18. „električno vozilo” znači motorno vozilo opremljeno pogonskim sklopom koji sadržava barem jedan neperiferni električni uređaj kao pretvornik energije s električnim sustavom za pohranu energije s mogućnošću punjenja, koji je moguće puniti eksterno;
19. „opskrba zrakoplova u mirovanju električnom energijom” znači opskrba zrakoplova električnom energijom putem standardiziranog fiksnog ili pokretnog sučelja kad se zrakoplov nalazi na parkirališnom mjestu s kontaktom ili parkirališnom mjestu bez kontakta;
20. „krajnji korisnik” znači fizička ili pravna osoba koja kupuje alternativno gorivo za izravnu upotrebu u vozilu;
21. „e-roaming” znači razmjena podataka i plaćanja između operatora mjesta za punjenje ili opskrbu i pružatelja usluga mobilnosti od kojeg krajnji korisnik kupuje uslugu punjenja;

Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

²⁵ Direktiva (EU) 2019/944 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2019. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije i izmjeni Direktive 2012/27/EU (SL L 158, 14.6.2019., str. 125.).

22. „platforma za e-roaming” znači platforma koja povezuje sudionike na tržištu, posebno pružatelje usluga mobilnosti i operatore mjesta za punjenje ili opskrbu, kako bi se omogućile usluge među njima, uključujući e-roaming;
23. „europska norma” znači norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012²⁶;
24. „teretni terminal” znači teretni terminal kako je definiran u članku 3. točki (s) Uredbe (EU) br. 1315/2013;
25. „bruto tonaža” (BT) znači bruto tonaža kako je definirana u članku 3. točki (e) Uredbe (EU) 2015/757²⁷;
26. „teško vozilo” znači motorno vozilo kategorija M2, M3, N2 ili N3 kako su definirane u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki ii. odnosno članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki iii., članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki ii. i članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki iii. Uredbe (EU) 2018/858²⁸;
27. „mjesto za punjenje velike snage” znači mjesto za punjenje koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo izlazne snage veće od 22 kW;
28. „brzo putničko plovilo” znači plovilo kako je definirano u Pravilu 1. poglavlja X. Konvencije SOLAS 74 i koje prevozi više od 12 putnika;
29. „lako vozilo” znači motorno vozilo kategorija M1 ili N1 kako su definirane u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. odnosno članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858;

²⁶ Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

²⁷ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

²⁸ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

- 29.a „ukapljeni metan” znači ukapljeni prirodni plin, ukapljeni bioplin ili sintetički ukapljeni prirodni plin, uključujući mješavine tih goriva;
30. „pružatelj usluga mobilnosti” znači pravna osoba koja pruža usluge krajnjem korisniku u zamjenu za naknadu, uključujući prodaju usluge punjenja;
31. „mjesto za punjenje male snage” znači mjesto za punjenje koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo izlazne snage 22 kW ili manje;
32. „nacionalna pristupna točka” znači digitalno sučelje kako je definirano u članku 4. stavku 22.²⁹ Direktive 2010/40/EU;
33. „operator mjesta za punjenje” znači subjekt odgovoran za upravljanje i rad mjesta za punjenje koji pruža uslugu punjenja krajnjim korisnicima, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;
34. „operator mjesta za opskrbu” znači subjekt odgovoran za upravljanje i rad mjesta za opskrbu koji krajnjim korisnicima pruža uslugu opskrbe, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;
35. „putnički brod” znači brod koji prevozi više od 12 putnika, uključujući brodove za kružna putovanja, brza putnička plovila i brodove opremljene tako da omogućavaju cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju (*roll on*) na plovilo ili iskrcaju (*roll off*) s njega („ro-ro putnički brodovi”);
36. „hibridno vozilo na punjenje” znači električno vozilo sastavljeno od konvencionalnog motora s unutarnjim izgaranjem u kombinaciji s električnim pogonskim sustavom koje se može puniti iz vanjskog izvora električne energije;
37. „izlazna snaga” znači najveća teoretska snaga, izražena u kW, koju mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje ili postrojenje za opskrbu električnom energijom s kopna može osigurati vozilu ili plovilu priključenom na to mjesto, postaju, skupno mjesto ili postrojenje za punjenje;
38. „javno dostupna infrastruktura za alternativna goriva” znači infrastruktura za alternativna goriva koja se nalazi na lokaciji ili u prostorima koji su otvoreni široj javnosti, bez obzira na to nalazi li se infrastruktura za alternativna goriva na javnom ili privatnom posjedu, primjenjuju li se ograničenja ili uvjeti u pogledu pristupa lokaciji ili prostorima i bez obzira na primjenjive uvjete upotrebe infrastrukture za alternativna goriva;

²⁹ Kako je predloženo u dokumentu COM(2021) 813 final (Direktiva o ITS-u).

39. „kôd za brzi odgovor” (QR kôd) znači kodiranje i vizualizacija podataka u skladu s normom ISO/IEC 18004:15;
40. „punjenje na *ad hoc* osnovi” znači usluga punjenja koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili sklopi dulji trgovački odnos s operatorom tog mjesta za punjenje nakon same kupnje usluge;
41. „mjesto za punjenje” znači fiksno ili pokretno sučelje koje omogućuje prijenos električne energije na električno vozilo i koje, iako može imati jednu ili više utičnica za različite vrste priključaka, može puniti samo jedno električno vozilo istodobno, a koje isključuje uređaje izlazne snage 3,7 kW ili manje čija primarna svrha nije punjenje električnih vozila;
42. „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim vozilima” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje lakih vozila, zahvaljujući posebno dizajniranim priključcima/utikačima ili dizajnu parkirnog mjesta uz mjesto, postaju ili skupno mjestu za punjenje, ili oboje;
43. „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno teškim vozilima” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje teških vozila, zahvaljujući posebno dizajniranim priključcima/utikačima ili dizajnu parkirnog mjesta uz mjesto, postaju ili skupno mjestu za punjenje, ili oboje;
44. „skupno mjesto za punjenje” znači jedna ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji;
45. „postaja za punjenje” znači fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za punjenje;
46. „usluga punjenja” znači prodaja električne energije ili opskrba njome, uključujući povezane usluge, putem javno dostupnog mjesta za punjenje;
47. „sesija punjenja” znači cjelokupni proces punjenja vozila na javno dostupnom mjestu za punjenje od trenutka spajanja vozila do trenutka isključivanja vozila;
48. „opskrba na *ad hoc* osnovi” znači usluga opskrbe koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili sklopi dulji trgovački odnos s operatorom tog mjesta za opskrbu nakon same kupnje usluge;
49. „mjesto za opskrbu” znači postrojenje za opskrbu bilo kojim tekućim ili plinovitim gorivom, putem fiksnog ili pokretnog postrojenja, koje može istodobno opskrbljivati samo jedno vozilo, jedan brod ili jedan zrakoplov;

50. „usluga opskrbe” znači prodaja bilo kojeg tekućeg ili plinovitog goriva ili opskrba njime putem javno dostupnog mjesta za opskrbu;
51. „sesija opskrbe” znači cjelokupni proces opskrbe vozila na javno dostupnom mjestu za opskrbu od trenutka spajanja vozila do trenutka isključivanja vozila;
52. „postaja za opskrbu” znači jedno fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za opskrbu;
53. „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo koje je odredila svaka država članica na temelju članka 57. stavka 1. Direktive (EU) 2019/944;
54. „energija iz obnovljivih izvora” znači energija iz obnovljivih nefosilnih izvora kako je definirana u članku 2. točki 1. Direktive (EU) 2018/2001;
55. „ro-ro putnički brod” znači brod opremljen tako da omogućava cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju (*roll on*) na plovilo ili iskrcaju (*roll off*) s njega, i koji prevozi više od 12 putnika;
56. „sigurno i zaštićeno parkiralište” znači područje za parkiranje i odmor kako je navedeno u članku 17. točki 1. podtočki (b) Uredbe (EU) br. 1315/2013, koje je namijenjeno teškim vozilima za parkiranje preko noći i koje je certificirano na temelju odredaba članka 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006³⁰ i delegiranih akata donesenih na temelju te uredbe;
58. „opskrba električnom energijom s kopna” znači opskrba morskih plovila ili plovila unutarnje plovidbe privezanih u pristaništu električnom energijom s kopna, putem standardiziranog sučelja;
59. „pametno punjenje” znači postupak punjenja u kojem se intenzitet električne energije isporučene u bateriju dinamično prilagođava na temelju informacija primljenih elektroničkom komunikacijom;
60. „statični podaci” znači podaci koji se ne mijenjaju često ili redovito;
61. „sveobuhvatna mreža TEN-T” znači mreža kako je definirana u članku 9. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
62. „osnovna mreža TEN-T” znači mreža kako je definirana u članku 38. Uredbe (EU) br. 1315/2013;

³⁰ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.)

63. „luka unutarnjih plovni putova u osnovnoj mreži TEN-T i luka unutarnjih plovni putova u sveobuhvatnoj mreži TEN-T” znači luka unutarnjih plovni putova u osnovnoj ili sveobuhvatnoj mreži TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
64. „morska luka u osnovnoj mreži TEN-T i morska luka u sveobuhvatnoj mreži TEN-T” znači morska luka u osnovnoj ili sveobuhvatnoj mreži TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;
65. „operator prijenosnih sustava” znači operator sustava kako je definiran u članku 2. točki 35. Direktive (EU) 2019/944;
66. „gradski čvor” znači gradski čvor kako je definiran u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013.

Članak 3.

Ciljevi za infrastrukturu za punjenje električnom energijom namijenjenu lakim vozilima

1. Države članice osiguravaju da se na njihovu državnom području uvedu javno dostupne postaje za punjenje namijenjene lakim vozilima razmjerno upotrebi lakih električnih vozila i da se na njima tim vozilima osigura dovoljna izlazna snaga.

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

- (a) za svako lako električno vozilo na baterije registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 1 kW osigurava se putem javno dostupnih postaja za punjenje; i
 - (b) za svako lako hibridno vozilo na punjenje registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 0,66 kW osigurava se putem javno dostupnih postaja za punjenje.
- 1.a Ako udio lakih električnih vozila na baterije u ukupnom voznom parku lakih vozila registriranih na državnom području države članice dosegne najmanje 20 % i država članica dokaže da provedba zahtjeva iz stavka 1. drugog podstavka ima negativne učinke jer

odvraća privatna ulaganja i više nije opravdana, ta država članica može Komisiji podnijeti obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene blažih zahtjeva u pogledu razine ukupne izlazne snage ili prestanka primjene takvih zahtjeva.

Komisija u roku od šest mjeseci donosi odluku o tom zahtjevu, kako je opravdano u svakom pojedinom slučaju.

2. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima lakim vozilima na cestovnoj mreži na svojem državnom području. U tu svrhu države članice osiguravaju:
 - (a) da se duž osnovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima s najvećom udaljenosti između njih od 60 km koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 - (i) do 31. prosinca 2025. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;
 - (ii) do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

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

(i) do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

(ii) do 31. prosinca 2035. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

2.a Jedinstveno javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim vozilima može se uvesti duž cesta u mreži TEN-T za oba smjera putovanja pod uvjetom da je takvo skupno mjesto lako dostupno iz obaju smjerova putovanja, da se uvede odgovarajuća signalizacija i da su zahtjevi iz stavka 2. u pogledu udaljenosti, ukupne izlazne snage skupnog mjesta, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje ispunjeni kao za dva smjera putovanja.

2.b Odstupajući od stavka 2.a, duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 10 000 lakih vozila i ako se infrastruktura ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu predvidjeti da javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim vozilima može opskrbljivati oba smjera putovanja i istodobno ispunjavati zahtjeve iz stavka 2. u pogledu udaljenosti, ukupne izlazne snage skupnog mjesta, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjive za jedan smjer putovanja, pod uvjetom da je skupno mjesto za punjenje lako dostupno iz obaju smjerova putovanja i da se uvede odgovarajuća signalizacija. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim odstupanjima. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.

- 2.c Odstupajući od stavka 2., duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 10 000 lakih vozila i ako se infrastruktura ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu do 50 % smanjiti ukupnu izlaznu snagu javno dostupnog skupnog mjesta za punjenje namijenjenog lakim vozilima na temelju stavka 2., pod uvjetom da takvo skupno mjesto za punjenje opskrbljuje samo jedan smjer putovanja i da su ispunjeni drugi zahtjevi iz stavka 2. u pogledu udaljenosti, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim odstupanjima. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.
- 2.d Odstupajući od zahtjeva koji se odnosi na najveću udaljenost od 60 km između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim vozilima iz stavka 2. točaka (a) i (b), države članice mogu dopustiti veću udaljenost do 100 km za takva skupna mjesta za punjenje duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 4 000 lakih vozila pod uvjetom da se uvede odgovarajuća signalizacija u pogledu udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o svim odstupanjima na temelju ovog stavka. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.
- Ako je država članica obavijestila o odstupanju na temelju ovog stavka, smatra se da su zahtjevi iz stavka 2. točaka (a) i (b) u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje ispunjeni za potrebe stavaka 2.a, 2.b i 2.c.
3. Susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz stavka 2. točaka (a) i (b) nisu prekoračene za prekogranične dionice osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T.

Članak 4.

Ciljevi za infrastrukturu za punjenje električnom energijom namijenjenu teškim vozilima

1. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima teškim vozilima na svojem državnom području. U tu svrhu države članice osiguravaju:
 - (a01) da se do 31. prosinca 2025. duž najmanje 15 % duljine mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
 - (a02) da se do 31. prosinca 2027. duž najmanje 40 % duljine mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima i da svako skupno mjesto za punjenje:
 - (i) duž osnovne mreže TEN-T, ima izlaznu snagu od najmanje 2800 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
 - (ii) duž sveobuhvatne mreže TEN-T, ima izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
 - (a) da se do 31. prosinca 2030. duž osnovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s najvećom udaljenosti između njih od 60 km i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 3 500 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW; [...]

(b) da se do 31. prosinca 2030. duž sveobuhvatne mreže TEN-T uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s najvećom udaljenosti između njih od 100 km i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

(c) da je do 31. prosinca 2030. na svakom sigurnom i zaštićenom parkiralištu postavljena najmanje jedna javno dostupna postaja za punjenje namijenjena teškim vozilima izlazne snage od najmanje 100 kW;

(d) da se do 31. prosinca 2025. u svakom gradskom čvoru ili u njegovoj blizini uvedu javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s ukupnom izlaznom snagom od najmanje 600 kW koju osiguravaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

(e) da se do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru ili u njegovoj blizini uvedu javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima s ukupnom izlaznom snagom od najmanje 1 200 kW koju osiguravaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

1.a Izračun postotka duljine mreže TEN-T iz stavka 1. točaka (a01) i (a02) temelji se na sljedećim elementima:

(a) za izračun nazivnika: ukupna duljina mreže TEN-T na državnom području države članice:

(b) za izračun brojnika: zbroj duljina dionica mreže TEN-T između dvaju javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim vozilima; dionice mreže TEN-T između dvaju skupnih mjesta za punjenje koja su međusobno udaljena više od 120 km ne uzimaju se u obzir pri izračunu brojnika.

- 1.b Jedinstveno javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno teškim vozilima može se uvesti duž cesta u mreži TEN-T za oba smjera putovanja pod uvjetom da je takvo skupno mjesto lako dostupno iz obaju smjerova putovanja, da se uvede odgovarajuća signalizacija i da su zahtjevi iz stavka 1. u pogledu udaljenosti, ukupne izlazne snage skupnog mjesta, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje ispunjeni kao za dva smjera putovanja.
- 1.c Odstupajući od stavka 1.b, duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 2 000 teških vozila i ako se infrastruktura ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu predvidjeti da javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno teškim vozilima može opskrbljivati oba smjera putovanja i istodobno ispunjavati zahtjeve iz stavka 1. u pogledu udaljenosti, ukupne izlazne snage skupnog mjesta, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjive za jedan smjer putovanja, pod uvjetom da je skupno mjesto za punjenje lako dostupno iz obaju smjerova putovanja i da se uvede odgovarajuća signalizacija. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim odstupanjima. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.
- 1.d Odstupajući od stavka 1., duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 2 000 teških vozila i ako se infrastruktura ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu do 50 % smanjiti ukupnu izlaznu snagu javno dostupnog skupnog mjesta za punjenje namijenjenog teškim vozilima na temelju stavka 1., pod uvjetom da takvo skupno mjesto za punjenje opskrbljuje samo jedan smjer putovanja i da su ispunjeni zahtjevi iz stavka 1. u pogledu udaljenosti, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim odstupanjima. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.

- 1.e Odstupajući od zahtjeva koji se odnosi na najveću udaljenost od 60 km između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim vozilima iz stavka 1. točke (a), države članice mogu dopustiti veću udaljenost do 100 km za takva skupna mjesta za punjenje duž cesta u osnovnoj mreži TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 800 teških vozila pod uvjetom da se uvede odgovarajuća signalizacija u pogledu udaljenosti između postaja za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim odstupanjima. One ih preispituju svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 14.

Ako je država članica obavijestila o odstupanju na temelju ovog stavka, smatra se da su zahtjevi iz stavka 1. točke (a) u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje ispunjeni za potrebe stavaka 1.b, 1.c i 1.d.

- 1.f Odstupajući od zahtjeva iz stavka 1. točaka (a01), (a02), (a) i (b) koji se odnose na ukupnu izlaznu snagu javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim vozilima i od zahtjeva iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na najveću udaljenost između tih skupnih mjesta, Cipar može Komisiji podnijeti obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene blažih zahtjeva u pogledu razine ukupne izlazne snage javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim vozilima i/ili primjene veće najveće udaljenosti do 100 km između tih skupnih mjesta, pod uvjetom da takav zahtjev, ako se odobri, neće ometati prometovanje teških električnih vozila u toj državi članici.

Komisija u roku od šest mjeseci donosi odluku o tom zahtjevu, kako je opravdano. Svako izuzeće odobreno na temelju ovog stavka ograničeno je na razdoblje od najviše četiri godine, nakon čega ga Komisija preispituje na obrazloženi zahtjev Cipra.

2. Do 31. prosinca 2030. susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz stavka 1. točaka (a) i (b) nisu prekoračene za prekogranične dionice osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T. Prije tog datuma pozornost se posvećuje prekograničnim dionicama, a susjedne države članice poduzimaju sve moguće napore kako bi poštovale te najveće udaljenosti čim uvedu infrastrukturu za punjenje duž prekograničnih dionica mreže TEN-T.

Članak 5.

Infrastruktura za punjenje

2. Operatori mjestâ za punjenje na javno dostupnim mjestima za punjenje kojima upravljaju pružaju krajnjim korisnicima mogućnost punjenja njihova električnog vozila na *ad hoc* osnovi.

Na onim mjestima za punjenje koja se uvode od datuma početka primjene iz članka 24. moguće je *ad hoc* punjenje upotrebom platnog instrumenta koji je u širokoj upotrebi u Uniji. U tu svrhu operatori mjestâ za punjenje na tim mjestima prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući najmanje jedno od sljedećeg:

- (a) čitače platnih kartica;
- (b) uređaje s beskontaktnom funkcionalnošću koji mogu čitati barem platne kartice;
- (c) za javno dostupna mjesta za punjenje izlazne snage manje od 50 kW, uređaje koji upotrebljavaju internetsku vezu i omogućuju sigurnu platnu transakciju, kao što su uređaji koji generiraju poseban kôd za brzi odgovor.

Od 1. siječnja 2027. nadalje operatori mjestâ za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju, uključujući ona mjesta uvedena prije datuma početka primjene iz članka 24., koja ispunjavaju zahtjeve iz članka 3. stavka 2. i imaju izlaznu snagu jednaku ili veću od 50 kW, ispunjavaju zahtjeve iz točaka (a) ili (b).

Jedan terminal ili uređaj za plaćanje iz drugog podstavka može opskrbljivati nekoliko mjesta za punjenje unutar skupnog mjesta za punjenje.

Zahtjevi utvrđeni u ovom stavku ne primjenjuju se na javno dostupna mjesta za punjenje na kojima nije potrebno plaćanje za uslugu punjenja.

3. Operatori mjesta za punjenje, kad nude automatsku provjeru autentičnosti na javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju, osiguravaju da krajnji korisnici uvijek imaju pravo ne upotrijebiti automatsku provjeru autentičnosti i da mogu ili puniti svoje vozilo na *ad hoc* osnovi, kako je predviđeno u stavku 2., ili upotrijebiti drugo rješenje za punjenje na temelju ugovora koje se nudi na tom mjestu za punjenje. Operatori mjesta za punjenje transparentno pokazuju tu opciju i nude je na praktičan način krajnjem korisniku, na svakom javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju i na kojem stavljaju na raspolaganje automatsku provjeru autentičnosti.
4. Cijene koje zaračunavaju operatori javno dostupnih mjesta za punjenje moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje ne prave razliku među cijenama koje naplaćuju krajnjim korisnicima i cijenama koje naplaćuju pružateljima usluga mobilnosti, kao ni među cijenama koje naplaćuju različitim pružateljima usluga mobilnosti. Prema potrebi, razina cijena može se razlikovati samo na proporcionalan način, u skladu s objektivnim obrazloženjem.
5. Operatori mjesta za punjenje jasno stavljaju na raspolaganje informacije o *ad hoc* cijeni na svim javno dostupnim postajama za punjenje kojima upravljaju kako bi te informacije bile poznate krajnjim korisnicima prije započinjanja sesije punjenja. Te informacije uključuju sve komponente cijene koje operator naplaćuje za izračun cijene sesije punjenja, kao što su cijena po sesiji, cijena po minuti ili cijena po kWh.

Kad je riječ o javno dostupnim mjestima za punjenje izlazne snage jednake ili veće od 50 kW, koja su uvedena od datuma početka primjene iz članka 24., i o mjestima za punjenje iz stavka 2. trećeg podstavka, te su informacije jasno prikazane na postaji za punjenje.
6. Cijene koje pružatelji usluga mobilnosti naplaćuju krajnjim korisnicima razumne su, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima prije početka sesije punjenja stavljaju na raspolaganje sve primjenjive informacije o cijenama za predviđenu sesiju punjenja, s pomoću slobodno dostupnih elektroničkih sredstava sa širokom podrškom, uz jasno razlikovanje svih komponenta cijene, uključujući primjenjive troškove e-roaminga i druge pristojbe ili naknade koje primjenjuje pružatelj usluga

mobilnosti. Pristojbe su razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Ne primjenjuju se dodatne naknade za prekogranični e-roaming.

7. Najkasnije godinu dana od datuma početka primjene iz članka 24. operatori mjestâ za punjenje osiguravaju da su sva javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju digitalno povezana mjesta za punjenje.
8. Operatori mjestâ za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje male snage koja su izgrađena ili obnovljena nakon datuma početka primjene iz članka 24. i kojima upravljaju imaju mogućnost pametnog punjenja.
10. Najkasnije godinu dana od datuma početka primjene iz članka 24. operatori javno dostupnih mjesta za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje istosmjernom strujom kojima upravljaju imaju ugrađen fiksni kabel za punjenje.
11. Ako operator mjesta za punjenje nije vlasnik tog mjesta, vlasnik operatoru u skladu s međusobnim dogovorima stavlja na raspolaganje mjesto za punjenje s tehničkim značajkama koje operaterima omogućuju ispunjenje obveze iz stavaka 3., 7., 8. i 10.

Članak 6.

Ciljevi za infrastrukturu za opskrbu cestovnih vozila vodikom

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

U tu svrhu države članice osiguravaju da se do 31. prosinca 2030. duž osnovne mreže TEN-T uvedu javno dostupne postaje za opskrbu vodikom opremljene s crpkom od najmanje 700 bara, s najvećom udaljenosti između njih od 200 km.

Države članice provode analizu najbolje lokacije za takve postaje za opskrbu, a posebno razmatraju uvođenje takvih postaja u gradskim čvorovima ili u njihovoj blizini, ili u multimodalnim čvorištima u kojima bi se mogle opskrbljivati i druge vrste prijevoza.

2. Susjedne države članice osiguravaju da najveća udaljenost iz stavka 1. drugog podstavka nije prekoračena za prekogranične dionice osnovne mreže TEN-T.
3. *Operator javno dostupne postaje za opskrbu ili, ako operator nije vlasnik, vlasnik te postaje u skladu s međusobnim dogovorima osigurava da je postaja projektirana tako da opskrbljuje laka i teška vozila. [...]*

Članak 7.

Infrastruktura za opskrbu vodikom

1. Operatori postaja za opskrbu vodikom na javno dostupnim postajama za opskrbu kojima upravljaju pružaju krajnjim korisnicima mogućnost opskrbe na *ad hoc* osnovi.

Ad hoc opskrba moguća je na svim javno dostupnim postajama za opskrbu vodikom uz upotrebu platnog instrumenta koji je u širokoj upotrebi u Uniji. U tu svrhu operatori tih postaja prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući najmanje jedno od sljedećeg:

- (a) čitače platnih kartica;
- (b) uređaje s beskontaktnom funkcionalnošću koji mogu čitati barem platne kartice.

Zahtjevi utvrđeni u ovom stavku primjenjuju se od datuma početka primjene iz članka 24. za one javno dostupne postaje za opskrbu koje se uvedu nakon tog datuma. Za javno dostupne postaje za opskrbu koje se uvedu prije tog datuma, ti se zahtjevi primjenjuju šest mjeseci nakon tog datuma.

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

2. Cijene koje zaračunavaju operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom ne prave razliku među cijenama koje naplaćuju krajnjim korisnicima i cijenama koje naplaćuju pružateljima usluga mobilnosti, kao ni među cijenama koje naplaćuju različitim pružateljima usluga mobilnosti. Prema potrebi, razina cijena može se razlikovati jedino u skladu s objektivnim obrazloženjem.
3. Operatori mjesta za opskrbu vodikom stavljaju na raspolaganje informacije o cijenama prije početka sesije opskrbe na postajama za opskrbu vodikom kojima upravljaju.
4. Operatori javno dostupnih postaja za opskrbu mogu pružati usluge opskrbe vodikom kupcima na ugovornoj osnovi, među ostalim u ime i za račun drugih pružatelja usluga mobilnosti. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima naplaćuju cijene koje su razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima prije početka sesije opskrbe stavljaju na raspolaganje sve primjenjive informacije o cijenama za predviđenu sesiju opskrbe, s pomoću slobodno dostupnih elektroničkih sredstava sa širokom podrškom, uz jasno razlikovanje komponenta cijene koje naplaćuje operator mjesta za opskrbu vodikom, primjenjivih troškova e-roaminga i drugih pristojbi ili naknada koje primjenjuje pružatelj usluga mobilnosti.

Članak 8.

Infrastruktura za ukapljeni metan za vozila u cestovnom prometu

Države članice osiguravaju da se do 1. siječnja 2025. barem duž osnovne mreže TEN-T postavi odgovarajući broj javno dostupnih mjesta za opskrbu ukapljenim metanom kako bi se osiguralo da teška vozila na ukapljeni metan mogu prometovati u cijeloj Uniji, ako postoji potražnja i ako troškovi nisu nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

Članak 9.

Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama

1. Države članice osiguravaju da se u morskim lukama u mreži TEN-T osigura minimalna opskrba električnom energijom s kopna za morske kontejnerske i putničke brodove. U tu svrhu države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da do 1. siječnja 2030.:
 - (a) morske luke u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, za koje je prosječni godišnji broj pristajanja u luku morskih kontejnerskih brodova težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu veći od 100, opremljene su tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku morskih kontejnerskih brodova težih od 5 000 bruto tona koji su privezani u pristaništu u dotičnoj morskoj luci;
 - (b) morske luke u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, za koje je prosječni godišnji broj pristajanja u luku morskih ro-ro putničkih brodova težih od 5 000 bruto tona i brzih putničkih plovila težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu veći od 40, opremljene su tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku morskih ro-ro putničkih brodova težih od 5 000 bruto tona i morskih brzih putničkih plovila težih od 5 000 bruto tona koji su privezani u pristaništu u dotičnoj morskoj luci;
 - (c) morske luke u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, za koje je prosječni godišnji broj pristajanja u luku morskih putničkih brodova težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu, osim morskih ro-ro putničkih brodova i morskih brzih putničkih plovila, veći od 25, opremljene su tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku morskih putničkih brodova težih od 5 000 bruto tona, osim morskih ro-ro putničkih brodova i morskih brzih putničkih plovila koji su privezani u pristaništu u dotičnoj morskoj luci.

2. Pristajanja u luku brodova iz članka 5. stavka 3. točaka (a), (b), (c), (da)³¹ i (f)[Inicijative „FuelEU Maritime”] ne uzimaju se u obzir za potrebe utvrđivanja ukupnog broja pristajanja u luku brodova koji su privezani u pristaništu u dotičnoj luci u skladu sa stavkom 1.
3. Ako se morska luka u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T nalazi na otoku, u najudaljenijoj regiji iz članka 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ili na području Ceute i Melille, koji nisu izravno povezani s kopnom elektroenergetskom mrežom, ili u slučaju najudaljenije regije ili Ceute i Melille s elektroenergetskom mrežom susjedne zemlje, stavak 1. ne primjenjuje se sve dok se takva veza ne uspostavi ili dok ne postoji dostatan lokalni kapacitet električne energije iz nefosilnih izvora energije kojim se pokrivaju potrebe otoka, najudaljenije regije ili Ceute i Melille.

Članak 10.

Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u lukama unutarnjih plovni putova

Države članice osiguravaju:

- (a) da se do 1. siječnja 2025. u svim lukama unutarnjih plovni putova u osnovnoj mreži TEN-T uvede najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu plovila unutarnje plovidbe električnom energijom s kopna;
- (b) da se do 1. siječnja 2030. u svim lukama unutarnjih plovni putova u sveobuhvatnoj mreži TEN-T uvede najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu plovila unutarnje plovidbe električnom energijom s kopna.

³¹ Članak 5. stavak 3. točka (da) prijedloga FuelEU Maritime glasi kako slijedi:

(da) koji se ne mogu priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna jer je iznimno ugrožena stabilnost električne mreže zbog nedovoljne raspoložive električne energije s kopna da bi se zadovoljile potrebe broda za električnom energijom dok je na vezu.

Članak 11.

Ciljevi za opskrbu ukapljenim metanom u morskim lukama

1. Države članice osiguravaju postavljanje odgovarajućeg broja mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u morskim lukama u osnovnoj mreži TEN-T iz stavka 2. kako bi se do 1. siječnja 2025. morskim brodovima omogućila plovidba u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice prema potrebi surađuju sa susjednim državama članicama kako bi osigurale odgovarajuću pokrivenost osnovnom mrežom TEN-T.
2. Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike određuju koje morske luke u osnovnoj mreži TEN-T osiguravaju pristup mjestima za opskrbu ukapljenim metanom iz stavka 1. pri čemu uzimaju u obzir i stvarne potrebe tržišta i kretanja na tržištu.

Članak 12.

Ciljevi za opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom

1. Države članice osiguravaju da se u svim zračnim lukama u osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži TEN-T opskrba zrakoplova u mirovanju električnom energijom osigura do:
 - (a) 1. siječnja 2025., na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov s kontaktom koja se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz;
 - (b) 1. siječnja 2030., na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta koja se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz.
- 1.a Države članice mogu izuzeti zračne luke u mreži TEN-T koje su u zadnje tri godine godišnje ostvarile manje od 10 000 komercijalnih letova od obveze opskrbe zrakoplova u mirovanju električnom energijom na svim parkirališnim mjestima bez kontakta.
2. Države članice najkasnije od 1. siječnja 2030. poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da električna energija koja se isporučuje na temelju stavka 1. dolazi iz elektroenergetske mreže ili se proizvodi na lokaciji bez upotrebe fosilnih goriva.

Članak 13.

Nacionalni okviri politike

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

(a) Taj nacionalni okvir politike sadržava najmanje sljedeće elemente:

1. procjenu trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru te razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uzimajući u obzir intermodalni pristup infrastrukturi za alternativna goriva i, prema potrebi, prekogranični kontinuitet;
2. nacionalne ciljeve i opće ciljeve na temelju članaka 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. i 12. za koje su u ovoj Uredbi utvrđeni obvezujući nacionalni ciljevi;
3. politike i mjere potrebne kako bi se osiguralo postizanje obvezujućih ciljeva i općih ciljeva iz točke 2. ovog stavka;
4. mjere za promicanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva za vlastite vozne parkove, posebno za postaje za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom za usluge javnog prijevoza i postaje za punjenje električnom energijom za zajedničko korištenje automobilom, ako država članica planira ili je donijela takve mjere;
5. mjere za poticanje i olakšavanje uvođenja postaja za punjenje lakih i teških vozila na privatnim lokacijama koje nisu dostupne javnosti, ako država članica planira ili je donijela takve mjere;
6. mjere za promicanje infrastrukture za alternativna goriva u gradskim čvorovima, posebno u pogledu javno dostupnih mjesta za punjenje, ako država članica planira ili je donijela takve mjere;

7. mjere za promicanje dostatnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje velike snage, ako država članica planira ili je donijela takve mjere;
- 7.a mjere potrebne kako bi se osiguralo da uvođenje i rad mjesta za punjenje, uključujući geografsku raspodjelu mjesta za dvosmjerno punjenje, doprinose fleksibilnosti energetskeg sustava i prodoru električne energije iz obnovljivih izvora u električni sustav, ako država članica planira ili je donijela takve mjere;
8. mjere kojima se osigurava da su javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima dostupna starijim osobama, osobama smanjene pokretljivosti i osobama s invaliditetom, u skladu sa zahtjevima u pogledu pristupačnosti iz Direktive 2019/882;
9. mjere za uklanjanje mogućih prepreka u pogledu planiranja, izdavanja dozvola, nabave i rada infrastrukture za alternativna goriva, ako država članica planira ili je donijela takve mjere.

(b) Taj nacionalni okvir politike može sadržavati sljedeće elemente:

1. plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u zračnim lukama osim za opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom, primjerice za opskrbu zrakoplova vodikom i punjenje zrakoplova električnom energijom;
2. plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u morskim lukama, primjerice za električnu energiju i vodik, za lučke usluge kako je definirano Uredbom (EU) 2017/352³²;

³² Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (SL L 57, 3.3.2017., str. 1.).

3. plan uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u morskim lukama osim za ukapljeni metan i opskrbu električnom energijom s kopna za morska plovila, primjerice za vodik, amonijak i električnu energiju;
 4. plan uvođenja alternativnih goriva u promet unutarnjim plovnim putovima, primjerice za vodik i električnu energiju;
 5. plan uvođenja koji uključuje ciljeve, ključne etape i potrebna financijska sredstva za električne vlakove na vodik ili baterije na dijelovima mreže koji se neće elektrificirati.
 6. nacionalne ciljeve i opće ciljeve za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva povezane s točkama 1., 2., 3., 4. i 5. ovog podstavka za koju u ovoj Uredbi nisu utvrđeni obvezujući ciljevi.
2. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike uzmu u obzir potrebe različitih vrsta prijevoza koje postoje na njihovu državnom području.
 3. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike prema potrebi uzmu u obzir interesi regionalnih i lokalnih tijela, posebno u pogledu infrastrukture za punjenje i opskrbu za javni prijevoz, kao i interesi uključenih dionika.
 4. Prema potrebi, države članice surađuju u okviru savjetovanja ili putem zajedničkih okvira politike kako bi osigurale da mjere potrebne za postizanje ciljeva ove Uredbe budu dosljedne i koordinirane. Države članice posebno surađuju na strategijama za upotrebu alternativnih goriva i uvođenje odgovarajuće infrastrukture u vodnom prometu. Komisija pomaže državama članicama u procesu suradnje.
 5. Mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva u skladu su s relevantnim pravilima UFEU-a o državnim potporama.
 6. Svaka država članica javnosti stavlja na raspolaganje svoj nacrt nacionalnog okvira politike i osigurava da se javnosti daju rane i djelotvorne prilike za sudjelovanje u pripremi nacrta nacionalnog okvira politike. [...]

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

- (a) razina ambicioznosti ciljeva i općih ciljeva radi ispunjavanja obveza iz članaka 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. i 12.;
- (b) politike i mjere koje se odnose na ciljeve i opće ciljeve država članica.

8. Svaka država članica uzima u obzir sve preporuke Komisije u svojem konačnom nacionalnom okviru politike. Ako dotična država članica ne postupi u skladu s preporukom ili s većim dijelom preporuke, dužna je Komisiji dostaviti pisano obrazloženje.
9. Svaka država članica do 1. siječnja 2025. obavješćuje Komisiju o svojem konačnom nacionalnom okviru politike.

Članak 14.

Izvješćivanje

1. Svaka država članica Komisiji dostavlja samostalno nacionalno izvješće o napretku provedbe svojeg nacionalnog okvira politike prvi put do 1. siječnja 2027. i svake dvije godine nakon toga.
2. Izvješće o napretku [...] obuhvaća informacije navedene u Prilogu I. i prema potrebi uključuje odgovarajuće obrazloženje u pogledu razine postizanja nacionalnih ciljeva i općih ciljeva iz članka 13.

3. Države članice najkasnije do 30. lipnja 2024. i periodički svake četiri godine nakon toga procjenjuju kako bi uvođenje i rad mjesta za punjenje mogli omogućiti električnim vozilima da dodatno doprinesu fleksibilnosti energetskeg sustava, što uključuje njihovo sudjelovanje na tržištu uravnoteženja, i daljnjoj apsorpciji električne energije iz obnovljivih izvora. U toj se procjeni uzimaju u obzir sve vrste mjesta za punjenje, bila ona javna ili privatna, te se daju preporuke u pogledu vrste, tehnologije za podršku i geografske raspodjele kako bi se korisnicima olakšala integracija njihovih električnih vozila u sustav. Ta se procjena objavljuje. Države članice mogu zatražiti od regulatornog tijela da provede tu procjenu. Na temelju rezultata procjene države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za uvođenje dodatnih mjesta za punjenje i uključuju ih u svoje izvješće o napretku iz stavka 1. Operatori sustava u planovima razvoja mreže iz članka 32. stavka 3. i članka 51. Direktive (EU) 2019/944 uzimaju u obzir tu procjenu i te mjere.
4. Na temelju ulaznih podataka operatora prijenosnih sustava i operatora distribucijskih sustava regulatorno tijelo država članica najkasnije do 30. lipnja 2024. i periodički svake četiri godine nakon toga procjenjuje potencijalni doprinos dvosmjernog punjenja prodoru električne energije iz obnovljivih izvora u elektroenergetski sustav. Ta se procjena objavljuje. Na temelju rezultata procjene, države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za prilagodbu dostupnosti i geografske raspodjele mjesta za dvosmjerno punjenje na privatnim prostorima te ih uključuju u svoje izvješće o napretku iz stavka 1.

Članak 14.a

Sadržaj, struktura i format nacionalnih okvira politike i nacionalnih izvješća o napretku

Komisija donosi smjernice i predloške o sadržaju, strukturi i formatu nacionalnih okvira politike i sadržaju nacionalnih izvješća o napretku koje države članice trebaju dostaviti u skladu s člankom 13. i člankom 14. stavkom 1. najkasnije šest mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 24. Komisija može donijeti smjernice i predloške kako bi se olakšala djelotvorna primjena svih drugih odredaba ove Uredbe u cijeloj Uniji.

Članak 15.

Preispitivanje nacionalnih okvira politike i nacionalnih izvješća o napretku

1. Komisija do 1. siječnja 2026. ocjenjuje nacionalni okvir politike o kojem su je izvijestile države članice na temelju članka 13. stavka 9. te Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja izvješće o ocjeni tih nacionalnih okvira politike i njihovoj usklađenosti na razini Unije, uključujući prvu procjenu očekivane razine postizanja nacionalnih ciljeva i općih ciljeva iz članka 13. stavka 1.
2. Komisija ocjenjuje nacionalna izvješća o napretku koja države članice dostavljaju na temelju članka 14. stavka 1. i prema potrebi izdaje preporuke državama članicama kako bi se osiguralo postizanje ciljeva i obveza utvrđenih ovom Uredbom. Nakon tih preporuka države članice u roku od šest mjeseci od preporuka Komisije mogu objaviti ažurirano nacionalno izvješće o napretku.
3. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja izvješće o svojoj ocjeni nacionalnih izvješća o napretku godinu dana nakon što države članice dostave ta izvješća o napretku na temelju članka 14. stavka 1. Ta ocjena sadržava ocjenu:
 - (a) napretka koji su ostvarile države članice u postizanju ciljeva i općih ciljeva;
 - (b) usklađenosti razvoja na razini Unije.

4. Na temelju nacionalnih okvira politike, nacionalnih izvješća o napretku i izvješća koja dostave države članice na temelju članka 13. stavka 19., članka 14. stavka 1. i članka 16. stavka 1. Komisija objavljuje i redovito ažurira informacije o nacionalnim ciljevima i općim ciljevima koje je dostavila svaka država članica u pogledu:
- (a) broja javno dostupnih mjesta i postaja za punjenje, zasebno za mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima i za mjesta za punjenje namijenjena teškim vozilima, u skladu s kategorizacijom iz Priloga III.;
 - (b) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom;
 - (c) infrastrukture za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i unutarnjim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
 - (d) infrastrukture za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju u zračnim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
 - (e) broja mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u morskim lukama i unutarnjim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
 - (f) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila ukapljenim metanom;
 - (g) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom;
 - (h) mjesta za opskrbu i punjenje drugim alternativnim gorivima u morskim lukama i unutarnjim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
 - (i) mjesta za opskrbu i punjenje drugim alternativnim gorivima u zračnim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
 - (j) mjesta za opskrbu alternativnim gorivima i mjesta za punjenje za željeznički promet.

Članak 16.

Praćenje napretka

1. Do 31. ožujka godine koja slijedi nakon datuma početka primjene iz članka 24. i svake godine nakon toga do istog datuma države članice izvješćuju Komisiju o ukupnoj agregiranoj izlaznoj snazi za punjenje, broju javno dostupnih mjesta za punjenje i broju registriranih električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje koji su bili uvedeni na njihovu državnom području 31. prosinca prethodne godine, u skladu sa zahtjevima iz Priloga III.
2. Ne dovodeći u pitanje postupak utvrđen u članku 258. UFEU-a, ako je iz izvješća iz stavka 1. ovog članka ili bilo koje informacije dostupne Komisiji očito da određena država članica nije postigla svoje nacionalne ciljeve iz članka 3. stavka 1., Komisija može izdati nalaz u tu svrhu i preporučiti dotičnoj državi članici da poduzme korektivne mjere kako bi postigla nacionalne ciljeve. U roku od tri mjeseca od primitka nalaza Komisije dotična država članica obavješćuje Komisiju o korektivnim mjerama koje planira provesti kako bi postigla ciljeve iz članka 3. stavka 1., uključujući dodatna djelovanja koja država članica namjerava provesti kako bi postigla te ciljeve i jasan raspored djelovanja koji omogućuje procjenu godišnjeg napretka u postizanju tih ciljeva. Ako Komisija utvrdi da su korektivne mjere zadovoljavajuće, dotična država članica tim korektivnim mjerama ažurira svoje zadnje nacionalno izvješće o napretku iz članka 14. i dostavlja ga Komisiji.

Članak 17.

Informacije za korisnike

1. Kad je riječ o motornim vozilima koja se mogu redovito opskrbljivati pojedinačnim gorivima stavljenima na tržište ili se mogu puniti na mjestima za punjenje, na raspolaganje se stavljaju relevantne, dosljedne i jasne informacije. Te informacije stavljaju na raspolaganje:
 - (a) u priručnicima za motorna vozila i na motornim vozilima, proizvođači iz članka 3. točke (40) Uredbe (EU) 2018/858 kada se ta vozila stavljaju na tržište;
 - (b) na mjestima za opskrbu i punjenje, operatori mjestâ za opskrbu i punjenje i
 - (c) u trgovinama motornih vozila, distributeri iz članka 3. točke (43) Uredbe (EU) 2018/858.
2. Utvrđivanje kompatibilnosti vozila i infrastrukture te utvrđivanje kompatibilnosti goriva i vozila iz stavka 1. u skladu je s tehničkim specifikacijama iz točaka 9.1. i 9.2. Priloga II. Kad se takve norme odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, grafički prikaz jednostavan je i lako razumljiv, a na jasno vidljiv način postavljaju ga:
 - (a) operatori mjestâ za opskrbu na odgovarajućim crpkama i njihovim mlaznicama na svim mjestima za opskrbu, od datuma stavljanja gorivâ na tržište;
 - (b) proizvođači iz članka 3. točke (40) Uredbe (EU) 2018/858 u neposrednoj blizini svih poklopaca spremnika za gorivo motornih vozila za koja je određeno gorivo preporučeno i s kojima je kompatibilno te u priručnicima za motorna vozila, kada se takva motorna vozila stavljaju na tržište.

3. Kad se cijene goriva prikazuju na postaji za opskrbu, države članice osiguravaju da se prema potrebi prikazuje usporedba relevantnih jediničnih cijena, ponajprije za električnu energiju i vodik, u informativne svrhe u skladu sa zajedničkom metodologijom za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva iz točke 9.3. Priloga II.
4. Ako europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije goriva ne uključuju odredbe o označivanju za sukladnost s dotičnim normama, ako se odredbe o označivanju ne odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, ili ako odredbe o označivanju nisu prikladne za postizanje ciljeva ove Uredbe, Komisija može, putem provedbenih akata u skladu s člankom 21. stavkom 2., za potrebe jedinstvene provedbe stavaka 1. i 2.:
 - (a) ovlastiti europske organizacije za normizaciju za razvoj specifikacija za označivanje kompatibilnosti;
 - (b) odrediti grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, za kompatibilnost goriva uvedenih na tržište Unije koja u procjeni Komisije dosežu razinu od 1 % ukupnog obujma prodaje u više od jedne države članice.
5. Ako se ažuriraju odredbe o označivanju odgovarajućih europskih normi, ako se donesu provedbeni akti u vezi s označivanjem ili ako se, prema potrebi, razviju nove europske norme za alternativna goriva, odgovarajući zahtjevi povezani s označivanjem primjenjuju se 24 mjeseca nakon njihova ažuriranja ili donošenja na sva mjesta za punjenje i opskrbu te na sva motorna vozila kada se stavljaju na tržište.

Članak 18.

Odredbe o podacima

1. Države članice imenuju organizaciju za registraciju identifikacije („IDRO”). Organizacija za registraciju identifikacije izdaje jedinstvene identifikacijske kodove („ID”) i upravlja njima radi identifikacije barem operatorâ mjesta za punjenje i pružatelja usluga mobilnosti, najkasnije godinu dana nakon datuma početka primjene iz članka 24.
2. Najkasnije godinu dana nakon datuma početka primjene iz članka 24. operatori javno dostupnih mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima ili, u skladu s njihovim međusobnim dogovorom, vlasnici tih mjesta osiguravaju besplatno raspoložive statične i dinamične podatke o infrastrukturi za alternativna goriva kojom upravljaju ili uslugama koje su nerazdvojivo povezane s takvom infrastrukturom koju pružaju ili eksternaliziraju. Na raspolaganje se stavljaju sljedeće vrste podataka:
 - (a) statični podaci za javno dostupna mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima kojima upravljaju:
 - i. geografska lokacija mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima;
 - ii. broj priključaka;
 - iii. broj parkirališnih mjesta za osobe s invaliditetom;
 - iv. podaci za kontakt vlasnika i operatora mjesta za punjenje i opskrbu;
 - v. radno vrijeme;

- (b) daljnji statični podaci za javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju:
 - i. identifikacijski kodovi, barem mjesta za punjenje;
 - ii. vrsta priključka;
 - iii. vrsta struje (izmjenična/istosmjerna);
 - iv. izlazna snaga (kW);
- (c) dinamični podaci za javno dostupna mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima kojima upravljaju:
 - i. operativni status (operativno/neispravno);
 - ii. raspoloživost (u upotrebi/nije u upotrebi);
 - iii. *ad hoc* cijena.

Zahtjevi utvrđeni u točki (c) ne primjenjuju se na javno dostupna mjesta za punjenje na kojima nije potrebno plaćanje za uslugu punjenja.

- 3. Najkasnije 15 mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 24. države članice osiguravaju da su podaci iz stavka 2. dostupni na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi svim dionicima putem njihovih nacionalnih pristupnih točaka u skladu s relevantnim odredbama povezanim s takvim podacima iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670³³ i u skladu s dodatnim dopunskim specifikacijama koje se mogu donijeti u skladu sa stavkom 4.a.
- 4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 20. kako bi vrstama podataka navedenima u stavku 2. dodala dodatne vrste podataka o javno dostupnim mjestima za punjenje i mjestima za opskrbu alternativnim gorivima ili uslugama koje su nerazdvojivo povezane s takvom infrastrukturom koju operatori pružaju ili eksternaliziraju s obzirom na tehnološki razvoj ili nove usluge koje su stavljene na raspolaganje na tržištu.

³³ Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 od 2. veljače 2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 122, 23.6.2015., str. 1.).

- 4.a Komisija može putem provedbenih akata donesenih u skladu s člankom 21. stavkom 2.:
- (a) donijeti specifikacije, kojima se dopunjuju specifikacije utvrđene u Delegiranoj uredbi (EU) 2022/670, a koje se odnose na format, učestalost i kvalitetu podataka iz stavka 2. i iz delegiranih akata donesenih na temelju stavka 4. koji se stavljaju na raspolaganje;
 - (b) utvrditi detaljne postupke koji omogućuju raspoloživost i dostupnost podataka obveznih na temelju ovog članka.

Provedbenim aktima donesenima na temelju ovog stavka ne dovodi se u pitanje Direktiva 2010/40/EU ni na temelju nje doneseni delegirani i provedbeni akti.

5. Delegiranim i provedbenim aktima iz stavaka 4. i 4.a predviđaju se razumna prijelazna razdoblja prije nego što odredbe sadržane u njima ili njihove izmjene postanu obvezujuće za operatore ili vlasnike mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima.

Članak 19.

Zajedničke tehničke specifikacije

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

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 20. u svrhu izmjene i dopune Priloga II.:
- (a) uvođenjem tehničkih specifikacija za područja navedena u tom prilogu kako bi se omogućila potpuna tehnička interoperabilnost infrastrukture za punjenje i opskrbu u smislu fizičkih veza, komunikacije i pristupa za osobe smanjene pokretljivosti za ta područja;
 - (b) ažuriranjem upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija navedenih u tom prilogu.

Kada se takvi delegirani akti trebaju primjenjivati na postojeće infrastrukture, ti se akti temelje na analizi troškova i koristi koja se dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću zajedno s tim delegiranim aktima.

8. *Delegiranim aktima iz stavka 7. predviđaju se razumna prijelazna razdoblja prije nego što tehničke specifikacije sadržane u njima ili njihove izmjene postanu obvezujuće za infrastrukturu.*

[...]

Članak 20.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

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

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 18. i 19. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
- 3.a Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članaka 18. i 19. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za tri mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 21.

Postupak odbora

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

Članak 22.

Preispitivanje

1. Komisija do 31. prosinca 2024. preispituje odredbe ove Uredbe povezane s teškim vozilima i, prema potrebi, podnosi prijedlog za izmjenu ove Uredbe [...]. Kao potporu tom preispitivanju Komisija Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja izvješće o tehnološkoj i tržišnoj spremnosti teških vozila. U tom se izvješću uzimaju u obzir prve naznake o preferencijama tržišta. Također se uzima u obzir tehnološki razvoj i razvoj normi postignut do tog datuma te kratkoročno očekivani razvoj, posebno u pogledu normi i tehnologija za punjenje i opskrbu, kao što su norme za punjenje velike snage, električni cestovni sustavi i tekući vodik. Kad je riječ o postajama za opskrbu vodikom, Komisija dodatno ocjenjuje datum iz članka 6. stavka 1. s obzirom na razvoj tehnologije i kretanja na tržištu, potrebu za određivanjem minimalnog kapaciteta za te postaje, kao i relevantnost i datum za proširenje zahtjeva za uvođenje postaja za opskrbu vodikom na sveobuhvatnu mrežu TEN-T.
2. Komisija do 31. prosinca 2026. i potom svakih pet godina preispituje ovu Uredbu i, prema potrebi, podnosi prijedlog za njezinu izmjenu. Komisija posebno preispituje jesu li elektronička sredstva plaćanja iz članka 5. stavka 2. i dalje primjerena. Također procjenjuje jesu li pragovi u pogledu prometa iz članka 3. stavaka 2.b i 2.c te članka 4. stavaka 1.c i 1.d i dalje relevantni s obzirom na očekivano povećanje udjela električnih vozila na baterije u ukupnom voznom parku vozila koja prometuju u Uniji.

[...]

Članak 23.

Stavljanje izvan snage

1. Direktiva 2014/94/EU, Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745 i Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 stavljaju se izvan snage s učinkom od datuma početka primjene iz članka 24.
2. Upućivanja na Direktivu 2014/94/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom utvrđenom u Prilogu IV.

Članak 24.

Stupanje na snagu

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

Primjenjuje se šest mjeseci nakon stupanja na snagu.

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

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica

Izvješćivanje

Nacionalno izvješće o napretku iz članka 14. stavka 1. Uredbe sadržava najmanje sljedeće elemente:

1. utvrđivanje ciljeva

(a) projekcije porasta broja vozila u upotrebi do 31. prosinca 2025., 2030. i 2035. za:

- laka cestovna vozila – zasebno za električna vozila na baterije, hibridna vozila na punjenje i vozila na vodik,
- teška cestovna vozila – zasebno za električna vozila na baterije i vozila na vodik;

(b) ciljevi za 31. prosinac 2025., 2030. i 2035. za:

- infrastrukturu za punjenje lakih vozila električnom energijom: broj postaja za punjenje i izlazna snaga (klasifikacija postaja za punjenje u skladu s Prilogom III. ovoj Uredbi),
- uspostavu postaja za punjenje lakih vozila koje nisu dostupne javnosti, ako je primjenjivo, [...] infrastrukturu za punjenje teških vozila električnom energijom: broj postaja za punjenje i izlazna snaga,
- uspostavu postaja za punjenje teških vozila koje nisu dostupne javnosti, ako je primjenjivo,
- postaje za opskrbu vodikom: broj postaja za opskrbu, kapacitet postaja za opskrbu i dostupni priključak,
- cestovne postaje za opskrbu ukapljenim metanom: broj postaja za opskrbu i kapacitet postaja,
- mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u morskim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, uključujući lokaciju (luku) i kapacitet po luci,
- opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, uključujući točnu lokaciju (luku) i kapacitet svakog postrojenja u luci,
- opskrbu električnom energijom s kopna u lukama unutarnjih plovnih putova u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T, uključujući lokaciju (luku) i kapacitet,
- opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom, broj postrojenja po zračnoj luci u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T,

- ostale nacionalne ciljeve i opće ciljeve za koje ne postoje obvezujući nacionalni ciljevi na razini EU-a, ako je primjenjivo. Za infrastrukturu za alternativna goriva u morskim lukama, zračnim lukama i za željeznicu potrebno je prijaviti lokaciju i kapacitet/veličinu postrojenja;
- 2. stope iskorištenosti: za kategorije iz točke 1. podtočke (b) izvješćivanje o korištenju tom infrastrukturom;
- 3. razinu postizanja dostavljenih ciljeva za uvođenje alternativnih goriva u razne vrste prijevoza (cestovni, željeznički, vodni i zračni):
 - razinu postizanja ciljeva za uvođenje infrastrukture kako su navedeni u točki 1. podtočki (b) za sve vrste prijevoza, ako je primjenjivo, posebno za postaje za punjenje električnom energijom, električni cestovni sustav (ako je to primjenjivo), postaje za opskrbu vodikom, opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova, krcanje bunkera ukapljenim metanom u morskim lukama u osnovnoj mreži TEN-T, ostalu infrastrukturu za alternativna goriva u lukama, opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju,
 - za mjesta za punjenje: uz navođene omjera javne i privatne infrastrukture,
 - uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u gradskim čvorovima;
- 3.a preispitivanje odstupanja na temelju članka 3. stavka 2.b;
- 4. pravne mjere: informacije o pravnim mjerama koje se mogu sastojati od zakonodavnih, regulatornih ili administrativnih mjera za potporu izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kao što su građevinske dozvole, dozvole za parkirališta, certificiranje poduzeća za okolišnu učinkovitost i koncesije za postaje za opskrbu;
- 5. informacije o mjerama politike za potporu provedbi nacionalnog okvira politike, uključujući:
 - izravne poticaje za kupnju prijevoznih sredstava na alternativna goriva ili za izgradnju infrastrukture,
 - raspoloživost poreznih poticaja za promicanje prijevoznih sredstava na alternativna goriva i relevantne infrastrukture,
 - upotrebu javne nabave za potporu alternativnim gorivima, uključujući zajedničku nabavu,
 - nefinancijske poticaje na strani potražnje, primjerice povlašteni pristup područjima ograničenog pristupa, politika parkiranja i namjenske prometne trake;

6. potporu za javno uvođenje i proizvodnju, uključujući:
 - godišnja proračunska sredstva dodijeljena za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva, raščlanjena prema alternativnom gorivu i vrsti prijevoza (cestovni, željeznički, vodni i zračni),
 - godišnja proračunska sredstva dodijeljena za potporu proizvodnim pogonima za tehnologije alternativnih goriva, raščlanjena prema alternativnom gorivu,
 - razmatranje mogućih posebnih potreba u početnoj fazi uvođenja infrastruktura za alternativna goriva;
7. istraživanje, tehnološki razvoj i demonstracijske aktivnosti: godišnji javni proračun dodijeljen za potporu istraživanju, tehnološkom razvoju i demonstracijskim aktivnostima u području alternativnih goriva.

Tehničke specifikacije

1. Tehničke specifikacije za opskrbu električnom energijom u cestovnom prometu

1.1. Mjesta za punjenje motornih vozila male snage:

- mjesta za punjenje električnih vozila izmjeničnom strujom (AC) male snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017,
- mjesta za punjenje električnih vozila istosmjernom strujom (DC) male snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima kombiniranog sustava za punjenje „Combo 2” sukladno normi EN 62196-3:2014.

1.2. Mjesta za punjenje motornih vozila velike snage:

- mjesta za punjenje električnih vozila izmjeničnom strujom (AC) velike snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017,
- mjesta za punjenje električnih vozila istosmjernom strujom (DC) velike snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima kombiniranog sustava za punjenje „Combo 2” sukladno normi EN 62196-3:2014.
- Mjesta za punjenje motornih vozila kategorije L: [...] javno dostupna mjesta za punjenje izmjeničnom strujom (AC) rezervirana za električna vozila kategorije L snage do 3,7 kW opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem jednim od sljedećeg:
 - a) utičnicama ili priključcima za vozila tipa 3A sukladno normi EN 62196-2:2017 (za punjenje u načinu 3);
 - b) utičnicama u skladu s normom IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (za punjenje u načinu 1 ili 2),
- Javna dostupna mjesta za punjenje izmjeničnom strujom (AC) rezervirana za električna vozila kategorije L snage veće od 3,7 kW opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017.

- 1.3. Mjesta za punjenje električnih autobusa strujom male i velike snage:
- mjesta za punjenje električnih autobusa izmjeničnom strujom (AC) male i velike snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017,
 - mjesta za punjenje električnih autobusa istosmjernom strujom (DC) male i velike snage opremljena su barem priključcima kombiniranog sustava za punjenje „Combo 2” sukladno normi EN 62196-3:2014.
- 1.5.a Uređaj za automatsko spajanje s kontaktnim sučeljem za kontaktno punjenje električnih autobusa u načinu 4 u skladu s normom EN 61851-23-1:2020 opremljen je barem mehaničkim i električnim sučeljima, kako je definirano u normi EN 50696:2021, s obzirom na:
- uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na infrastrukturu (pantograf),
 - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na krov vozila,
 - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen ispod vozila,
 - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na infrastrukturu koji se povezuje sa bočnim dijelom ili krovom vozila.
- 1.4. Tehničke specifikacije za priključke za punjenje teških vozila (punjenje istosmjernom strujom).
- 1.5. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.
- 1.6. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje teških vozila.
- 1.7. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje osobnih automobila i lakih vozila.
- 1.8. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje teških vozila.
- 1.9. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje električnih autobusa.
- 1.10. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje električnih autobusa.
- 1.11. Tehničke specifikacije za električni cestovni sustav za dinamično nadzemno napajanje preko pantografa za teška vozila.

- 1.12. Tehničke specifikacije za električni cestovni sustav za dinamično podzemno napajanje preko vodljivih tračnica za osobne automobile te laka i teška vozila.
- 1.13. Tehničke specifikacije za zamjenu baterija za vozila kategorije L.
- 1.14. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za zamjenu baterija za osobne automobile i laka vozila.
- 1.15. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za zamjenu baterija za teška vozila.
- 1.16. Tehničke specifikacije za postaje za punjenje kako bi se osigurao pristup korisnicima s invaliditetom.

2. Tehničke specifikacije za razmjenu komunikacija u ekosustavu za punjenje električnih vozila

- 2.1. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između električnog vozila i mjesta za punjenje (komunikacija vozilo – mreža).
- 2.2. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između mjesta za punjenje i sustava za upravljanje mjestom za punjenje (pozadinska komunikacija).
- 2.3. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između operatora mjesta za punjenje, pružatelja usluga elektromobilnosti i platformi za e-roaming.
- 2.4. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između operatora mjesta za punjenje i operatora distribucijskog sustava.

3. Tehničke specifikacije za opskrbu vodikom u cestovnom prometu

- 3.1. Mjesta na otvorenom za opskrbu plinovitim vodikom koji se upotrebljava kao gorivo u motornim vozilima ispunjavaju barem zahtjeve u pogledu interoperabilnosti opisane u normi EN 17127:2020.
- 3.2. Značajke u pogledu kvalitete vodika kojim mjesta za punjenje opskrbljuju motorna vozila u skladu su sa zahtjevima opisanima u normi EN 17124:2022. U normi su ujedno opisane metode kojima se osigurava postizanje kvalitete vodika [...].
- 3.3. Algoritam opskrbe u skladu je sa zahtjevima iz norme EN 17127:2020.
- 3.4. Nakon što se zaključe postupci za certifikaciju iz norme EN ISO 17268:2020, priključci za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom u skladu su barem s tom normom.
- 3.5. Tehničke specifikacije za priključke za mjesta za opskrbu teških vozila plinovitim (stlačenim) vodikom.
- 3.6. Tehničke specifikacije za priključke za mjesta za opskrbu teških vozila ukapljenim vodikom.

3.a Tehničke specifikacije za metan u cestovnom prometu

- 3.a.1. Mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom imaju tlak dovoda goriva (radni tlak) od 20,0 MPa (200 bara) na 15 °C. Najviši tlak dovoda goriva iznosi 26,0 MPa uz „temperaturnu kompenzaciju”, kako je navedeno u normi EN ISO 16923:2018.
- 3.a.2. Profil priključka u skladu je s Pravilnikom UNECE-a br. 110 koji se odnosi na dijelove I. i II. norme ISO 14469: 2017.
- 3.a.3. Mjesta za opskrbu motornih vozila ukapljenim metanom imaju tlak dovoda goriva niži od najvećeg dopuštenog radnog tlaka spremnika vozila kako je navedeno u normi EN ISO 16924:2018, „Stanice za punjenje prirodnim plinom – Stanice za punjenje vozila ukapljenim prirodnim plinom (UPP)”. Osim toga, profil priključka u skladu je s normom EN ISO 12617:2017 „Cestovna vozila – Priključak za punjenje ukapljenim prirodnim plinom (UPP) – Priključak za 3,1 MPa”.

4. Tehničke specifikacije za opskrbu električnom energijom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi

- 4.1. Opskrba električnom energijom s kopna za morske brodove, uključujući projektiranje, instalaciju i testiranje sustavâ, u skladu je s tehničkim specifikacijama iz norme IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 za visokonaponske priključke s kopna.
- 4.1.a Utikači, utičnice i brodske spojnice za visokonaponske priključke s kopna u skladu su barem s tehničkom specifikacijom iz norme IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Opskrba električnom energijom s kopna za plovila unutarnje plovidbe u skladu je barem s normom EN 15869-2:2019 ili normom EN 16840:2017 ovisno o energetske zahtjevima.
- 4.3. Tehničke specifikacije za mjesta za punjenje baterija pomorskih plovila električnom energijom s kopna, uključujući međusobno povezivanje i interoperabilnost sustava za pomorska plovila.
- 4.4. Tehničke specifikacije za punjenje baterija plovila unutarnje plovidbe električnom energijom s kopna, uključujući međusobno povezivanje i interoperabilnost sustava za plovila unutarnje plovidbe.
- 4.5. Tehničke specifikacije za komunikacijsko sučelje plovilo – luka u automatiziranim sustavima za opskrbu električnom energijom s kopna i za punjenje baterija za pomorska plovila.
- 4.6. Tehničke specifikacije za komunikacijsko sučelje plovilo – luka u automatiziranim sustavima za opskrbu električnom energijom s kopna i za punjenje baterija za plovila unutarnje plovidbe.
- 4.7. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za razmjenu i punjenje baterija na postajama na kopnu za plovila unutarnje plovidbe.

- 5. Tehničke specifikacije za krcanje bunkera vodikom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi**
- 5.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera plinovitim (stlačenim) vodikom za pomorska plovila s pogonom na vodik.
- 5.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera plinovitim (stlačenim) vodikom za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na vodik.
- 5.3. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera ukapljenim vodikom za pomorska plovila s pogonom na vodik.
- 5.4. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera ukapljenim vodikom za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na vodik.
- 6. Tehničke specifikacije za krcanje bunkera metanolom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi**
- 6.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera [...] metanolom za pomorska plovila s pogonom na metanol.
- 6.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera [...] metanolom za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na metanol.
- 7. Tehničke specifikacije za krcanje bunkera amonijakom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi**
- 7.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera [...] amonijakom za pomorska plovila s pogonom na amonijak.
- 7.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i krcanje bunkera [...] amonijakom za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na amonijak.
- 8. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi**
- 8.1. Mjesta za opskrbu ukapljenim metanom za morske brodove, koja nisu obuhvaćena Međunarodnim kodeksom za gradnju i opremanje brodova za prijevoz ukapljenog plina u razlivenom stanju (Kodeks IGC), u skladu su barem s normom EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Mjesta za opskrbu ukapljenim metanom za plovila unutarnje plovidbe u skladu su barem s normom EN ISO 20519:2017 (dijelovi od 5.3. do 5.7.) samo u svrhu interoperabilnosti.

9. Tehničke specifikacije povezane s označivanjem goriva

- 9.1. Oznaka „Goriva – Identifikacija kompatibilnosti vozila – Grafički prikaz informacija za potrošače” u skladu je barem s normom EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. „Identifikacija kompatibilnosti vozila i infrastrukture – Grafičko označivanje priključka za punjenje električnog vozila (EV) kao informacija korisniku” u skladu je barem s normom EN 17186:2019.
- 9.3. Zajednička metodologija za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva utvrđena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/732.

Zahtjevi za izvješćivanje o uvođenju električnih vozila i javno dostupne infrastrukture za punjenje

1. Države članice moraju svoja izvješća o uvođenju električnih vozila kategorizirati kako slijedi:
 - električna vozila na baterije, posebno za kategorije M1, N1, M2/3 i N2/3,
 - hibridna električna vozila na punjenje, posebno za kategorije M1, N1, M2/3 i N2/3.
2. Države članice moraju svoja izvješća o uvođenju javno dostupnih mjesta za punjenje kategorizirati kako slijedi:

Kategorija	Potkategorija	Najveća izlazna snaga	Definicija na temelju članka 2. ove Uredbe
Kategorija 1 (izmjenična struja)	Mjesto za sporo punjenje izmjeničnom strujom, jedna faza	$P < 7,4 \text{ kW}$	Mjesto za punjenje male snage
	Mjesto za srednje brzo punjenje izmjeničnom strujom, tri faze	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Mjesto za brzo punjenje izmjeničnom strujom, tri faze	$P > 22 \text{ kW}$	Mjesto za punjenje velike snage
Kategorija 2 (istosmjerna struja)	Mjesto za sporo punjenje istosmjernom strujom	$P < 50 \text{ kW}$	
	Mjesto za brzo punjenje istosmjernom strujom	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Razina 1 – Mjesto za jako brzo punjenje istosmjernom strujom	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Razina 2 – Mjesto za jako brzo punjenje istosmjernom strujom	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Sljedeći podaci moraju biti navedeni zasebno za javno dostupnu infrastrukturu za punjenje namijenjenu lakim i teškim vozilima:
 - broj mjesta za punjenje o kojima se izvješćuje za svaku kategoriju iz točke 2.,
 - broj postaja za punjenje koja imaju istu kategorizaciju kao i za mjesto za punjenje, [...]
 - ukupna agregirana izlazna snaga postajâ za punjenje.

Korelacijska tablica

Direktiva 2014/94/EU	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. stavak 1.	Članak 2. stavak 3.
Članak 2.	Članak 2.
–	Članak 3.
–	Članak 4.
Članak 4.	Članak 5.
–	Članak 6.
–	Članak 7.
Članak 6. stavak 4.	Članak 8.
–	Članak 9.
–	Članak 10.
Članak 6. stavak 1.	Članak 11.
–	Članak 12.
Članak 3.	Članak 13.
Članak 10.	Članci 14., 15. i 16.
Članak 7.	Članak 17.
	Članak 18.
	Članak 19.
Članak 8.	Članak 20.
Članak 9.	Članak 21.
	Članak 22.
Članak 11.	Članak 23.
–	Članak 24.
Članak 12.	Članak 25.
Članak 13.	