



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2022 m. birželio 3 d.
(OR. fr, en)

9585/22

Tarpinstitucinė byla:
2021/0223(COD)

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

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Delegacijoms

Ankstesnio

dokumento Nr.: 9111/22

Komisijos dok. Nr.: COM(2021) 559 final

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama
Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES
- Bendras požiūris

Delegacijoms susipažinti priede pateikiamas tekstas, kurio pagrindu 2022 m. birželio 2 d. posėdyje Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba (transportas) susitarė dėl bendro požiūrio dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo.

Pasiūlymas dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

**dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento
ir Tarybos direktyva 2014/94/ES**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

- (1) Direktyva 2014/94/ES³ nustatyta alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo sistema. Komisijos komunikate dėl tos direktyvos taikymo⁴ atkreiptas dėmesys į netolygią įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros plėtrą visoje Sąjungoje, taip pat į tai, kad trūksta sąveikumo bei patogumo naudotojams. Jame pažymėta, kad, nesant aiškos bendros tikslų nustatymo ir priemonių pagal nacionalines politikos programas, kurių reikalaujama Direktyva 2014/94/ES, tvirtinimo metodikos, susidarė padėtis, kai tikslų nustatymo ir rėmimo politikos mastas valstybėse narėse labai skiriasi;
- (2) įvairiomis Sąjungos teisės priemonėmis jau nustatyti su degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių susiję tikslai. Direktyva (ES) 2018/2001⁵, pavyzdžiui, nustatytas tikslas užtikrinti, kad 14 % transporto degalų rinkos sudarytų degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių;
- (3) Reglamentu (ES) 2019/631⁶ ir Reglamentu (ES) 2019/1242⁷ jau nustatytos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, taip pat tam tikrų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normos. Tos priemonės turėtų paspartinti didesni visų pirma netaršių transporto priemonių naudojimo mastą ir taip paskatinti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros paklausą;

³ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

⁶ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

⁷ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019 7 25, p. 202).

- (4) iniciatyvomis „ReFuelEU Aviation“⁸ ir „FuelEU maritime“⁹ turėtų būti skatinama tvarių alternatyviųjų degalų gamyba ir naudojimas aviacijos ir jūrų transporto sektoriuose. Tvarių aviacinių degalų naudojimo reikalavimų laikymasis dažniausiai gali būti užtikrintas naudojant esamą degalų pildymo infrastruktūrą, o siekiant užtikrinti elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, prireiks investicijų. Inicatyva „FuelEU maritime“ nustatyti reikalavimai visų pirma susiję su elektros tiekimu nuo kranto, ir jie gali būti įvykdyti tik tuo atveju, jei TEN-T tinklo uostuose bus užtikrintas tinkamas elektros tiekimas nuo kranto lygis. Tačiau tose iniciatyvose nėra jokių nuostatų dėl reikiamos degalų infrastruktūros, o ji yra būtina sąlyga, kad būtų galima pasiekti tikslus;
- (5) todėl visų rūšių transportas turėtų būti įtrauktas į vieną priemonę, ir joje turėtų būti atsižvelgta į alternatyviųjų degalų įvairovę. Netaršių galios pavarų technologijų naudojimo įvairių rūšių transporto sektoriuose parengtumo etapai skiriasi. Kelių transporto sektoriuje visų pirma sparčiai įsitvirtina elektrinės transporto priemonės su baterijomis ir laidu įkraunamos hibridinės transporto priemonės. Rinkose yra ir kelių transporto priemonių su vandenilio kuro elementais. Be to, šiuo metu, įgyvendinant įvairius projektus ir vykdant pirmuosius komercinius reisus, pradedami naudoti mažesni vandeniliniai laivai bei elektriniai laivai su baterijomis ir traukiniai su vandenilio kuro elementais, ir tikimasi, kad per artimiausius kelerius metus jie bus pradėti naudoti visokeriopoms komercinėms reikmėms. Kita vertus, aviacijos ir vandens transporto sektoriai ir toliau priklauso nuo skystojo ir dujinio kuro, nes manoma, kad netaršių ir mažataršių galios pavarų sprendimų rinkoje atsiras tik apie 2030 m., o aviacijos sektoriuje – dar vėliau, ir visiškai komercializacija užtruks. Išskastinį dujinį arba skystąjį kurą galima naudoti tik tuo atveju, jeigu jis aiškiai įtrauktas į aiškų priklausomybės nuo išskastinio kuro mažinimo planą, atitinkantį ilgalaikį tikslą Sąjungoje pasiekti poveikio klimatui neutralumą, reikalaujant į išskastinį kurą įmaišyti vis daugiau degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių, pvz., biometano, pažangiųjų biodegalų arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetinių, parafininių, dujinių ir skystųjų degalų, arba jį tokiais degalais pakeisti;

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) tokie biodegalai, parafininiai ir sintetiniai degalai, pakeičiantys dyzeliną, benziną ir reaktyvinius degalus, gali būti gaminami iš įvairių žaliavų ir į iškastinį kurą įmaišomi pasiekiant labai didelį įmaišymo santykį. Technškai jie gali būti naudojami taikant dabartinę transporto priemonių technologiją, atlikus nedidelius pakeitimus. Metanolis iš atsinaujinančiųjų išteklių taip pat gali būti naudojamas vidaus vandenų laivybai ir trumpųjų nuotolių jūrų laivybai. Naudojant sintetinius ir parafininius degalus galima sumažinti iškastinio kuro šaltinių naudojimą tiekiant energiją transportui. Visus šiuos degalus galima platinti, laikyti ir naudoti naudojant esamą infrastruktūrą arba, jeigu reikia, tos pačios rūšies infrastruktūrą;
- (7) tikėtina, kad suskystintas metanas išliks svarbus jūrų transporto sektoriuje, nes šiuo metu nėra ekonomiškai perspektyvios netaršios galios pavaros technologijos. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos komunikate nurodoma, kad netaršūs jūrų laivai rinkose pasirodys iki 2030 m. Dėl ilgo laivų eksploatavimo laikotarpio laivynas turėtų būti pertvarkomas laipsniškai. Priešingai nei jūrų transporto, vidaus vandenų laivų – jie paprastai būna mažesni ir plaukioja trumpesniais atstumais – netaršios galios pavaros technologijos, pvz., vandenilio ir elektros, turėtų greičiau atsirasti rinkose. Manoma, kad suskystintas metanas nebebus svarbus šiame sektoriuje. Transporto degalai, pvz., suskystintas metanas, turi būti gaminami naudojant vis mažiau iškastinio kuro – to turėtų būti siekiama, pavyzdžiui, į jį įmaišant suskystinto biometano arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetinių dujinių degalų (elektrosintetinių dujų) arba jį apskritai pakeičiant tokiais degalais. Tokiems degalams, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro, gali būti naudojama ta pati infrastruktūra kaip ir iškastiniam dujiniam kurui, taip suteikiant galimybę laipsniškai pereiti prie degalų, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro;
- (8) sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje suskystintu metanu varomi sunkvežimiai jau yra visiškai brandi technologija. Viena vertus, remiantis bendrais scenarijais, kuriais grindžiama Darnaus ir išmanaus judumo strategija ir Klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas, taip pat peržiūrėtais pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą modeliavimo scenarijais galima daryti išvadą, kad dujiniai degalai, kuriems gaminti vis mažiau reikės iškastinio kuro, nebėra labai svarbūs sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje, ypač tolimojo susisiekimo segmente. Be to, tikimasi, kad suskystintomis gamtinėmis dujomis ir suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės – joms reikalingos infrastruktūros tinklas jau pakankamas visoje Sąjungoje – laipsniškai bus pakeistos netaršiomis transporto priemonėmis, todėl manoma, kad siekiant pašalinti likusias pagrindinių tinklų spragas būtina vykdyti tik ribotą tikslinę suskystinto metano infrastruktūros, kurioje gali būti tiekiami ir degalai, kuriems pagaminti nereikia iškastinio kuro, diegimo politiką;

- (8a) šiame reglamente turėtų būti nustatyti privalomi būtinieji viešai prieinamos kelių transporto priemonių įkrovimo arba degalų pildymo infrastruktūros diegimo tikslai;
- (8b) viešai prieinamos įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai taip pat apima visiems prieinamas privačias įkrovimo prieigas arba degalų pildymo punktus, esančius viešojoje ar privačioje teritorijoje, pavyzdžiui, viešosiose stovėjimo aikštelėse arba prekybos centrų stovėjimo aikštelėse. Įkrovimo prieiga arba degalų pildymo punktas, esantis privačioje teritorijoje, kuri yra atvira plačiai visuomenei, turėtų būti laikomi viešai prieinamais ir tais atvejais, kai jais gali naudotis tik tam tikrai bendrai grupei priklausančios naudotojai, pavyzdžiui, klientai. Dalijimosi automobiliais sistemoms priklausančios įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai viešai prieinamais turėtų būti laikomi tik tuo atveju, jeigu jais aiškiai leidžiama naudotis naudotojams, kurie yra tretieji asmenys. Įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai, esantys privačioje teritorijoje, kuri yra atvira tik ribotam ir apibrėžtam asmenų ratui, pvz., biurų pastatų stovėjimo aikštelėse, į kurias patekti gali tik darbuotojai arba įgalioti asmenys, neturėtų būti laikomi viešai prieinamomis įkrovimo prieigomis arba degalų pildymo punktais;
- (8c) įkrovimo stotelė yra fizinis elektrinių transporto priemonių įkrovimo įrenginys. Kiekviena stotelė turi teorinę didžiausią atiduodamąją galią, išreikšta kW. Kiekvienoje stotelėje yra bent viena įkrovimo prieiga, kuria naudojantis vienu metu galima įkrauti tik vieną transporto priemonę. Įkrovimo prieigų skaičius įkrovimo stotelėje lemia tai, kiek transporto priemonių toje stotelėje galima įkrauti bet kuriuo metu. Kai tam tikru metu toje įkrovimo stotelėje įkraunama daugiau kaip viena transporto priemonė, didžiausia atiduodamoji galia paskirstoma skirtingoms įkrovimo prieigoms, taigi kiekvienoje atskiroje įkrovimo prieigoje tiekiamą galią yra mažesnė už tos stotelės atiduodamąją galią. Įkrovimo parką sudaro viena ar daugiau įkrovimo stotelių, esančių konkrečioje vietoje, įskaitant tam tikrais atvejais šalia jų esančias specialias stovėjimo aikšteles. Siekiant šiame reglamente nustatytų tikslų, taikomų įkrovimo parkams, tiems įkrovimo parkams reikalingą mažiausią atiduodamąją galią galėtų užtikrinti viena arba kelios įkrovimo stotelės;

- (9) viešai prieinama elektrinių lengvųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra Sąjungoje diegiama netolygiai. Išliekant netolygiam pasiskirstymui, kiltų pavojus tokių transporto priemonių naudojimo mastui ir būtų ribojamas susisiekimas visoje Sąjungoje. Nacionaliniu lygmeniu nuolat skiriantis politikos užmojams ir požiūriui, nebūtų ilgalaikio tikrumo, būtino esminėms rinkos investicijoms. Todėl privalomi būtiniausi tikslai, valstybėms narėms taikomi nacionaliniu lygmeniu, turėtų suteikti politikos gairių ir papildyti nacionalines politikos programas. Laikantis tokio požiūrio, pagal nacionalinę transporto priemonių parką nustatomi tikslai turėtų būti derinami su atstumu grindžiamais tikslais, taikomais transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T). Tikslus nustatant pagal nacionalinę transporto priemonių parką turėtų būti užtikrinta, kad transporto priemonių naudojimo mastas kiekvienoje valstybėje narėje ir pakankamos viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimas derėtų tarpusavyje. Atstumu grindžiamais tikslais, taikomais TEN-T tinkle, turėtų būti užtikrinta, kad įkrovimo infrastruktūra aprėptų visą Sąjungos pagrindinių kelių tinklą, taip užtikrinant lengvą ir sklandų keliavimą po visą Sąjungą;
- (10) nacionaliniai transporto priemonių parku grindžiami tikslai turėtų būti nustatomi remiantis bendru registruotų elektrinių transporto priemonių skaičiumi toje valstybėje narėje, taikant bendrą metodiką, kuria atsižvelgiama į technologinę plėtrą, pvz., padidėjusį elektrinių transporto priemonių nuvažiuojamą atstumą arba vis didesnę greitojo įkrovimo prieigų (jomis galima įkrauti daugiau transporto priemonių nei įprastomis įkrovimo prieigomis) skverbtį rinkoje. Metodikoje taip pat turi būti atsižvelgiama į skirtingus elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių- įkrovimo modelius. Metodika, kurioje nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiami tikslai nustatomi pagal viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros bendrą didžiausią atiduodamąją galią, turėtų būti sudaromos sąlygos valstybėse narėse lanksčiai diegti įvairias įkrovimo technologijas;

- (11) įgyvendinimu valstybėse narėse turėtų būti užtikrinta, kad būtų įrengta pakankamai viešai prieinamų įkrovimo prieigų, visų pirma viešojo transporto stotyse, pavyzdžiui, uostų keleivių terminaluose, oro uostuose ar geležinkelio stotyse. Siekiant padidinti patogumą vartotojams, taip pat turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų lengvosios transporto priemonėms, visų pirma TEN-T tinkle, kad būtų visiškai užtikrintas tarpvalstybinis susisiekiimas ir elektrinėmis transporto priemonėmis būtų galima važinėti po visą Sąjungą; Viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimas visų pirma turėtų būti užtikrintas privačiosios rinkos investicijomis. [...] Tačiau valstybės narės, laikydamosi Sąjungos teisės reikalavimų dėl valstybės pagalbos, gali remti būtinos infrastruktūros diegimą tais atvejais, kai dėl rinkos sąlygų reikalinga viešojo parama, kol bus sukurta visiškai konkurencinga rinka;
- (11a) priklausomai nuo konkrečių aplinkybių valstybėje narėje, reikalavimas viešai prieinamose įkrovimo stotelėse kiekvienai registruotai elektrinei lengvajai transporto priemonei su baterijomis tiekti fiksuotą bendrą atiduodamąją galią gali būti nebepagrįstas, jei jis daro neigiamą poveikį, nes atgrasoma nuo privačiųjų investicijų, ypač dėl perteklinės pasiūlos rizikos vidutinės trukmės laikotarpiu. Ši rizika gali būti susijusi su tuo, kad įrengta daug privačių įkrovimo prieigų ir taip tenkinami naudotojų poreikiai arba kad viešai prieinamų įkrovimo stotelių naudojimo lygis yra žemas, palyginti su pradinėmis prielaidomis, todėl viešai prieinamose įkrovimo stotelėse turima bendra atiduodamoji galia pasiekė neproporcingai aukštą lygį, palyginti su faktiniu tokių stotelių naudojimu. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė turėtų turėti galimybę prašyti leidimo taikyti mažesnius su bendros atiduodamosios galios lygiu susijusius reikalavimus nei nustatyti šio reglamente arba nebetaikyti tokių reikalavimų. Elektrinių lengvųjų transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su visu valstybės narės teritorijoje užregistruotų lengvųjų transporto priemonių parku, turėtų būti bent 20 %. Valstybė narė turėtų tinkamai pagrįsti savo prašymą;

- (13) elektrinėms sunkiosioms transporto priemonėms reikia visai kitokios įkrovimo infrastruktūros nei lengvosioms transporto priemonėms. Tačiau dabar viešosios elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros Sąjungoje beveik nėra. Laikantis bendro požiūrio į atstumą TEN-T tinkle grindžiamus tikslus ir tinkamai atskiriant TEN-T pagrindinį tinklą ir TEN-T visuotinį tinklą, naktinio įkrovimo infrastruktūros tikslus ir su miestų transporto mazgais arba netoli jų esančiomis vietomis susijusius tikslus turėtų būti užtikrinta, kad viešai prieinamos elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros aprėptis visoje Sąjungoje būtų pakankama, siekiant remti numatomą elektrinių sunkiųjų transporto priemonių su baterijomis įsitvirtinimą rinkoje;
- (14) siekiant užtikrinti jungtis be pertrūkių visoje Sąjungoje, TEN-T tinkle turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms. Tos infrastruktūros atiduodamoji galia turėtų būti pakankama, kad transporto priemonę būtų galima įkrauti per teisės aktais reikalaujamą vairuotojo darbo pertrauką. Siekiant atsižvelgti į laiką, reikalingą tam, kad būtų suplanuota, suprojektuota ir įgyvendinta įkrovimo infrastruktūra (tai gali apimti elektros tinklo išplėtimą arba modernizavimą tam tikrose vietovėse, žemės įsigijimą, aplinkosaugos leidimus ir (arba) viešųjų pirkimų sutarčių skyrimą), ir siekiant prisitaikyti prie laipsniško elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įsitvirtinimo, šioms transporto priemonėms skirta viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra turėtų būti palaipsniui diegiama nuo 2025 m., kad iki 2030 m. ji apimtų visą TEN-T tinklą;
- (14a) Kalbant apie elektros įkrovimo infrastruktūros diegimą TEN-T kelių tinkle, visos elektros įkrovimo stotelės, kurios turi būti įrengtos TEN-T kelių tinkle, turėtų būti TEN-T kelyje arba ne toliau kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;

- (14b) kai kurios valstybės narės šiuo metu modernizuoja TEN-T tinklo atkarpas, kad jos atitiktų Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatytus reikalavimus¹⁰. Modernizuodamos tinklą, kad jis atitiktų Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatytus reikalavimus, valstybės narės turėtų stengtis užtikrinti, kad šiame reglamente nustatyti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimo TEN-T tinkle reikalavimai būtų įgyvendinami visapusiškai, kad būtų išvengta neišnaudojamo turto, ir taip, kad būtų užtikrintas koordinuotas abiejų reglamentų įgyvendinimas;
- (15) įkrovimo infrastruktūra TEN-T tinkle turėtų būti papildyta viešai prieinama greitojo įkrovimo infrastruktūra miestų transporto mazguose arba netoli jų. Tos infrastruktūros visų pirma reikia tam, kad būtų galima įkrauti pristatymo paslaugas teikiančius sunkvežimius, taip pat į paskirties vietą atvažiavusius tolimojo susisiekimo sunkvežimius, o siekiant nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiamų tikslų lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigos turėtų būti diegiamos ir miestų teritorijose. Be greitojo įkrovimo prieigų tinkle ir miestų transporto mazguose arba netoli jų, sunkiąsias transporto priemones pagrindiniame transporto tinkle naudojantis viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra taip pat turėtų būti galima įkrauti naktį, taip būtų konkrečiai remiamas tolimojo susisiekimo sektoriaus elektrifikavimas;

¹⁰ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (15a) siekiant išvengti investicijų, kurios būtų neproporcingos, palyginti su eismo apimtimi kai kuriuose TEN-T keliuose, valstybės narės turėtų turėti galimybę numatyti, kad vienas parkas aptarnautų abi eismo kryptis ir atitiktų kitus taikomus reikalavimus, susijusius su atstumu, atiduodamąja galia ir įkrovimo prieigų skaičiumi parkuose, kurie taikomi vienai eismo kryptiai, arba sumažinti įkrovimo parkų, skirtų lengvosioms arba sunkiosioms transporto priemonėms TEN-T keliuose, kuriuose atitinkamai lengvųjų ar sunkiųjų transporto priemonių eismo apimtis yra maža ir kuriuose išlaidų ir naudos požiūriu įkrovimo infrastruktūros negalima pagrįsti socialine ir ekonomine nauda, bendrą atiduodamąją galią. Tuo pačiu tikslu valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę TEN-T pagrindinio tinklo keliuose, kuriuose eismo apimtis yra labai maža, leisti didesnę maksimalų atstumą tarp viešųjų įkrovimo parkų, skirtų lengvosioms arba sunkiosioms transporto priemonėms;
- (15a2) atsižvelgiant į tai, kad geografiškai Kipras yra sala, sausumos jungčių su kitomis valstybėmis narėmis ir žemynine dalimi nebuvimą ir ribotą jo TEN-T kelių tinklo mastą, šioje valstybėje narėje tolimojo susisiekimo sunkiųjų transporto priemonių eismas yra ribotas. Be to, atsižvelgiant į ribotą elektra varomų sunkiųjų transporto priemonių dienos ridą šioje valstybėje narėje, jų įkrovimo poreikius daugiausia padengs naktinio įkrovimo pajėgumai privačiose vietose, pavyzdžiui, depuose. Todėl Kiprui būtų taikomi neproporcingi ir nereikalingi įpareigojimai, jei jis savo teritorijoje turėtų užtikrinti minimalią viešųjų įkrovimo parkų, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms, aprėptį tokiu pačiu lygmeniu, koks nustatytas šiuo reglamentu, kiek tai susiję su TEN-T tinkle esančių parkų bendra atiduodamąja galia ir didžiausiu atstumu tarp tų parkų. Todėl Kipras turėtų galėti pateikti Komisijai pagrįstą prašymą leisti šiuo atžvilgiu taikyti mažesnius reikalavimus su sąlyga, kad toks prašymas, jei jam bus suteiktas leidimas, netrukdytų eksploatuoti elektra varomų sunkiųjų transporto priemonių šioje valstybėje narėje;

- (15b) elektrinių transporto priemonių savininkai įkrovimo prieigomis turėtų galėti dažniausiai naudotis savo patalpose arba kolektyvinėse automobilių stovėjimo aikštelėse, priklausančiose gyvenamiesiems ir negyvenamiesiems pastatams. Nors kabelių kanalų infrastruktūros įrengimas ir įkrovimo prieigų diegimas tuose pastatuose reglamentuojamas Direktyva 2010/31/ES, valstybės narės, planuodamos viešai prieinamų įkrovimo prieigų diegimą, turėtų atsižvelgti į tokios privačios infrastruktūros prieinamumą;
- (16) nemažiau svarbu sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą diegti privačiojoje erdvėje, pavyzdžiui, privačiuose depuose ir logistikos centruose, kad transporto priemonės būtų galima įkrauti naktį ir paskirties vietoje. Valdžios institucijos, peržiūrėdamos savo nacionalines politikos sistemas, gali imtis priemonių užtikrinti, kad būtų sukurta tinkama tokio įkrovimo naktį arba paskirties vietoje infrastruktūra;
- (19) galimybė plėtoti pažangiąsias skaitmenines paslaugas, įskaitant mokėjimo pagal sutartį sprendimus, ir užtikrinti skaidrų naudotojų informavimą skaitmeninėmis priemonėmis priklauso nuo to, ar bus diegiamos skaitmeniniais ryšiais susietos ir išmaniojo įkrovimo prieigos, taip padedant formuoti skaitmeniniais ryšiais susietą ir sąveikią infrastruktūrą¹¹. Tų išmaniojo įkrovimo prieigų fizinės savybės ir techninės specifikacijos (techninė ir programinė įranga) turėtų užtikrinti dinamišką duomenų siuntimą ir gavimą, kad būtų galimi informacijos srautai tarp rinkos dalyvių, kuriems tie duomenys būtini visoms įkrovimo galimybėms išnaudoti, o tie rinkos dalyviai yra įkrovimo prieigų operatoriai, judumo paslaugų teikėjai, e. tarptinklinio ryšio platformos, skirstymo sistemų operatoriai ir, galiausiai, galutiniai vartotojai;

¹¹ Laikantis principų, nustatytų dokumente „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“, COM/2017/0134 final.

- (20) Direktyvoje (ES) 2019/944¹² apibrėžtomis pažangiosiomis matavimo sistemomis suteikiama galimybė gauti dinامينius duomenis, kurių reikia siekiant užtikrinti tinklo stabilumą ir skatinti racionalų naudojimąsi įkrovimo paslaugomis. Pasitelkiant išmaniojo įkrovimo prieigas, dinamišką energijos matavimą ir tikslią bei skaidrią informaciją apie kainas, skatinamas įkrovimas tuo metu, kai bendra elektros energijos paklausa maža, o kainos žemos. Naudojant pažangiąsias matavimo sistemas kartu su išmaniojo įkrovimo prieigomis, galima optimizuoti įkrovimą, ir tai naudinga tiek elektros energijos sistemai, tiek galutiniam naudotojui. Valstybės narės turėtų skatinti naudoti pažangiąją matavimo sistemą įkraunant elektrines transporto priemones viešai prieinamose įkrovimo stotelėse, kai tai techniškai įmanoma ir ekonomiškai pagrįsta, ir užtikrinti, kad šios sistemos atitiktų Direktyvos (ES) 2019/444 20 straipsnyje nustatytus reikalavimus;
- (21) didėjant elektrinių transporto priemonių skaičiui kelių, geležinkelių, jūrų ir kitų rūšių transporto sektoriuose, įkrovimo operacijas reikės optimizuoti ir valdyti taip, kad nesusidarytų grūsčių ir kad būtų išnaudotos visos galimybės naudoti elektrą iš atsinaujinančiųjų išteklių bei mažomis sistemoje taikomomis elektros kainomis. Išmanusis įkrovimas visų pirma gali dar labiau palengvinti elektrinių transporto priemonių integravimą į elektros energijos sistemą, nes sudaromos sąlygos taikyti reguliavimą apkrova per telkėjus ir kaina grindžiamą reguliavimą apkrova. Sistemos integraciją gali dar labiau palengvinti abikryptis įkrovimas (transporto priemonių energetinė integracija į elektros tinklą). Todėl visose įprastose įkrovimo prieigose, kurios buvo pastatytos arba renovuotos po šio reglamento taikymo pradžios datos ir prie kurių transporto priemonės paprastai stovi ilgesnį laikotarpį, turėtų būti palaikomas išmanusis įkrovimas;

¹² 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/944 dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES (OL L 158, 2019 6 14, p. 125).

- (22) plėtojant elektrinių transporto priemonių infrastruktūrą, užtikrinant tos infrastruktūros sąveiką su elektros energijos sistema, taip pat užtikrinant įvairių elektromobilumo rinkos dalyvių teises ir pareigas, turi būti laikomasi Direktyva (ES) 2019/944 nustatytų principų. Todėl skirstymo sistemos operatoriai turėtų nediskriminuodami bendradarbiauti su visais asmenimis, steigiančiais ar eksploatuojančiais viešai prieinamas įkrovimo prieigas. Sąjungos elektros energijos tiekėjų galimybe naudotis įkrovimo prieigomis neturėtų būti daromas poveikis nukrypti leidžiančioms nuostatomis pagal Direktyvos (ES) 2019/944 66 straipsnį;
- (23) elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo rinka turėtų būti plėtojama kaip konkurencinga rinka, atvira visiems įkrovimo infrastruktūros diegimu ar eksploatavimu suinteresuotiems subjektams. Kalbant apie ribotas alternatyvias vietas greitkeliuose, susirūpinimą visų pirma kelia esamos greitkelių koncesijos sutartys, pvz., susijusios su įprastinėmis degalinėmis arba poilsio aikštelėmis, nes šios sutartys gali tęstis labai ilgai, o kartais konkreči galutinė data net nenustatyta. Valstybės narės turėtų, kiek įmanoma, siekti, laikydamosi Direktyvos (ES) 2014/23¹³, konkurso tvarka skirti naujas specialias koncesijos sutartis dėl įkrovimo stotelių, įrengtų esamose greitkelių poilsio aikštelėse arba greta jų, kad būtų sumažintos diegimo sąnaudos ir rastųsi naujų rinkos dalyvių;

¹³ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių skyrimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1).

- (24) kainų skaidrumas yra labai svarbus siekiant užtikrinti sklandų ir nesudėtingą įkrovimą ir degalų pildymą. Prieš alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojams pradedant naudotis įkrovimo ar degalų pildymo paslauga, turėtų būti pateikta tiksli informacija apie kainą. Kaina turėtų būti nurodoma aiškiai ir struktūruotai, kad galutiniai naudotojai galėtų nustatyti įvairias kainos dedamąsias, kurias operatorius taiko įkrovimo seanso kainai apskaičiuoti, ir iš anksto numatyti bendras išlaidas. Šis reikalavimas neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisei pagal Direktyvą 98/6/EB nustatyti taikytiną iš įkrovimo stotelės įkraunamos elektros energijos vieneto kainą;
- (25) atsiranda naujų paslaugų, kuriomis remiamas elektrinių transporto priemonių naudojimas ir grindžiamas tinklo integravimo paslaugų plėtojimas. Svarbų vaidmenį plėtojant tokias paslaugas atliko valstybių narių teikiamos paskatos ir privalomos priemonės, pavyzdžiui, privalomas tarptinklinio ryšio pajėgumas paskirtose įkrovimo prieigose. Tokias paslaugas teikiantys subjektai, kaip antai judumo paslaugų teikėjai, turėtų galėti veikti sąžiningomis rinkos sąlygomis. Visų pirma įkrovimo prieigų operatoriai neturėtų nepagrįstai taikyti palankesnių sąlygų nė vienam iš tų paslaugų teikėjų, pavyzdžiui, nepagrįstai diferencijuodami kainas, kai tai gali trukdyti konkurencijai ir galiausiai lemti didesnes kainas vartotojams. Komisija turėtų stebėti įkrovimo rinkos plėtrą. Peržiūrėdama reglamentą, Komisija imsis veiksmų, jeigu to prireiktų dėl rinkos pokyčių, pavyzdžiui, dėl galutiniams naudotojams teikiamų paslaugų apribojimų arba dėl verslo praktikos, kuri gali riboti konkurenciją;

- (26) vandenilinių transporto priemonių rinkoje kol kas yra labai mažai. Tačiau būtina suformuoti pakankamą vandenilio pildymo infrastruktūrą, kad vandenilinių transporto priemonių parką būtų galima labai išplėsti, kaip numatyta Komisijos Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategijoje¹⁴. Dabar vandenilio pildymo punktai įrengti tik keliose valstybėse narėse ir iš esmės netinka sunkiosioms transporto priemonėms, todėl vandenilinėmis transporto priemonėmis važinėti po Sąjungą neįmanoma. Privalomais viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų diegimo tikslais turėtų būti užtikrinta, kad TEN-T pagrindiniame tinkle būtų įdiegtas pakankamai tankus vandenilio pildymo punktų tinklas, kad vandenilinės lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės galėtų sklandžiai judėti visoje Sąjungoje. Kalbant apie vandenilio pildymo infrastruktūros diegimą ir vietą TEN-T tinkle, visos vandenilio degalinės, kurios turi būti įrengtos TEN-T kelių tinkle, turėtų būti TEN-T kelyje arba ne toliau kaip 10 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;
- (27) siekiant užtikrinti, kad vandenilinės transporto priemonės degalų galėtų papildyti paskirties vietoje, kuri paprastai yra miesto teritorijoje, arba netoli jos, valstybės narės turėtų išanalizuoti, kokios vietos degalinėms tiktų geriausiai, ir, atsižvelgdamos į tai, apsvarstyti galimybę tokias degalines įrengti [...] miestų transporto mazguose, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 1315/2013, arba netoli jų arba daugiarūšio transporto mazguose, nes jie yra ne tik įprasta sunkiųjų transporto priemonių paskirties vieta, bet ir galėtų būti naudojami vandeniliui tiekti kitoms transporto rūšims, pavyzdžiui, geležinkelių ir vidaus vandenų transportui;

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (28) pradiniam diegimo rinkoje etape vis dar ne iki galo aišku, kokių transporto priemonių rasis rinkoje, taip pat kokios technologijų bus plačiai taikomos. Kaip nurodyta Komisijos komunikate „Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategija“¹⁵, būtent sunkiųjų transporto priemonių segmente labiausiai tikėtinas ankstyvas masinis vandenilinių transporto priemonių naudojimas. Todėl vandenilio pildymo infrastruktūra pirmiausia turėtų būti diegiama tame segmente, kartu užtikrinant, kad pasipildyti degalų viešai prieinamose vandenilio degalinėse galėtų ir lengvosios transporto priemonės. Siekiant užtikrinti sąveikumą, visose viešai prieinamose vandenilio degalinėse turėtų būti tiekiamas bent dujinis vandenilis, kurio slėgis 700 barų. Plėtojant infrastruktūrą taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atsirandančias naujas technologijas, pvz., skystojo vandenilio, kurios tinka įvairesnėms sunkiosioms transporto priemonėms ir kurioms tam tikri transporto priemonių gamintojai teikia pirmenybę;
- (29) Sąjungoje įrengta nemažai suskystinto metano pildymo punktų, taigi jau padėtas suskystintu metanu varomų sunkiųjų transporto priemonių judėjimo pagrindas. Suskystinto metano, o palaipsniui ir suskystinto biometano infrastruktūra turėtų būti diegiama pirmiausia TEN-T pagrindiniame tinkle, nes jam tenka pagrindiniai eismo srautai ir jame vyksta tarpvalstybinis susisiekimas visoje Sąjungoje. Direktyvoje 2014/94/ES rekomenduota šių degalų pildymo punktus TEN-T pagrindiniame tinkle įrengti kas 400 km, tačiau tas tikslas dar nepasiektas ir tinkle tebėra tam tikrų nedidelių spragų. Valstybės narės iki 2025 m. turėtų pasiekti tą tikslą ir panaikinti likusias spragas, o vėliau tikslas turėtų būti nebetaikomas;

¹⁵ COM(2020) 301 final.

- (30) alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojai turėtų turėti galimybę visose viešai prieinamose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose įkrauti transporto priemones arba papildyti degalų *ad hoc* pagrindu ir lengvai bei patogiai sumokėti, neprivalėdami sudaryti sutarties su įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punkto operatoriumi arba judumo paslaugų teikėju. Todėl, kad būtų galimas *ad hoc* įkrovimas arba degalų pildymas, visose viešai prieinamose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose turėtų būti priimanamos Sąjungoje plačiai taikomos mokėjimo priemonės, visų pirma elektroniniai mokėjimai per terminalus ir mokėjimo paslaugoms teikti naudojamus prietaisus. To įpareigojimo taikymas tam tikru laiku tiems infrastruktūros objektams, kurie buvo įdiegti prieš pradėdant taikyti šį reglamentą, turėtų būti atidėtas. Vartotojai visada turėtų turėti galimybę atlikti tokį *ad hoc* mokėjimą, net jeigu įkrovimo prieigoje arba degalų pildymo punkte yra galimas mokėjimas pagal sutartį;
- (31) transporto infrastruktūroje turėtų būti užtikrintas sklandus judumas ir prieinamumas visiems naudotojams, įskaitant neįgaliuosius ir vyresnio amžiaus asmenis. Iš esmės visų įkrovimo stotelių ir degalinių vieta ir pačios įkrovimo stotelės ir degalinės turėtų būti suplanuotos taip, kad jomis galėtų naudotis kuo didesnė visuomenės dalis, taip pat vyresnio amžiaus asmenys, riboto judumo asmenys ir neįgalieji. Tuo tikslu, pavyzdžiui, turėtų būti numatytas pakankamas plotas stovėjimo aikštelėje, įkrovimo stotelės neturėtų būti įrengiamos ant paaukštinto paviršiaus, įkrovimo stotelės mygtukai ar ekranas turėtų būti tinkamame aukštyje, o įkrovimo laido ir degalų pildymo žarnos svoris toks, kad nelabai stiprūs asmenys galėtų lengvai jais naudotis. Be to, turėtų būti prieinama susijusių įkrovimo stotelių naudotojo sąsaja. Todėl įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrai turėtų būti taikomi Direktyvoje (ES) 2019/882¹⁶ nustatyti prieinamumo reikalavimai;

¹⁶ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70).

- (32) elektros tiekimo nuo kranto įrenginiai gali būti naudojami jūrų ir vidaus vandenų transportui aprūpinti švaria energija ir padėti mažinti jūrų laivų ir vidaus vandenų laivų poveikį aplinkai. Pagal iniciatyvą „FuelEU maritime“ veiklos vykdytojai, eksploatuojantys konteinervežius ir keleivinius laivus, turi laikytis nuostatų, kuriomis siekiama sumažinti prisišvartavus prie krantinės išmetamų teršalų kiekį. Privalomais diegimo tikslais turėtų būti užtikrinta, kad šiame sektoriuje TEN-T pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo jūrų uostuose prie krantinės prisišvartuotiems laivams būtų užtikrintas pakankamas elektros tiekimas nuo kranto, atitinkantis tuos reikalavimus. Todėl šiuo reglamentu nustatomi aiškūs nuo kranto tiekiamos elektros infrastruktūros diegimo TEN-T uostuose tikslai. Atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės taiko skirtingus uostų valdymo modelius, valstybės narės, atsižvelgdamos į poreikius, gali nuspręsti, kad šiems tikslams pasiekti jų uostuose infrastruktūra bus įdiegta skirtinguose terminaluose. Svarbu, kad infrastruktūra uostuose ir, kai aktualu, tarp terminalų būtų diegiama ten, kur dėl didžiausios investicijų grąžos ir užpildymo lygio būtų gaunama didžiausia nauda aplinkai (mažinamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis ir oro tarša);
- (33) nuo kranto tiekiama elektra pirmumo tvarka turėtų būti tiekiama jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams, nes šių kategorijų laivai prisišvartavę prie krantinės išmeta daugiausiai teršalų, skaičiuojant vienam laivui tenkantį kiekį. Siekiant atsižvelgti į galios poreikio prisišvartavus prie krantinės įvairiems keleiviniams laivams charakteristikas, taip pat į uosto eksploatavimo charakteristikas, ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams taikomus reikalavimus būtina atskirti nuo reikalavimų, taikomų kitiems keleiviniams laivams;

- (34) nustatant šiuos tikslus reikėtų atsižvelgti į laivų, kuriems tiekiamos paslaugos, tipus ir atitinkamą jų eismo intensyvumą. Jūrų uostams, kuriuose remiantis vidutiniu metiniu įplaukimų į uostus skaičiumi tam tikrų kategorijų laivų eismo apimtis nedidelė, turėtų būti netaikomi privalomi reikalavimai, susiję su atitinkamomis laivų kategorijomis, atsižvelgiant į minimalų eismo intensyvumą, kad nebūtų įrengti pajėgumai, kurie vėliau bus nepakankamai panaudojami. Lygiai taip pat nereikėtų siekti, kad privalomi tikslai atitiktų didžiausią paklausą, veikiau jie turėtų atitikti pakankamai didelę paklausą, kad būtų išvengta nepakankamo pajėgumų panaudojimo ir atsižvelgta į uosto veiklos charakteristikas;
- (34a) nustatant įplaukimų į uostą skaičių, neturėtų būti atsižvelgiama į trumpus įplaukimus į uostą, laivų, naudojančių nulinės taršos technologijas, įplaukimus į uostą, nereguliarus įplaukimus dėl saugos ar gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių ir išskirtinėmis aplinkybėmis, dėl kurių reikia naudoti energiją, gaminamą laive avarinėse situacijose, keliančiose tiesioginį pavojų gyvybei, laivui bei aplinkai, arba dėl kitų *force majeure* priežasčių;
- (34b) jūrų transportas yra Sąjungos salų ir atokiausių regionų, taip pat tam tikrų konkrečių kai kurių valstybių narių teritorijų, pavyzdžiui, Seutos ir Meliljos, sanglaudai ir ekonominei plėtrai svarbi jungtis. Energijos gamybos pajėgumai šiose salose, regionuose ir teritorijose ne visada gali būti pakankami, kad būtų galima patenkinti galios poreikį, kurio reikia elektros tiekimui nuo kranto užtikrinti. Tokiu atveju šis reikalavimas neturėtų būti taikomas toms saloms, regionams bei teritorijoms tol, kol nebus baigta tiesti su žemynine dalimi arba, atitinkamais atvejais, kaimyninėmis šalimis jungianti elektros linija arba nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš švarios energijos šaltinių;

- (34c) visi atitinkami suinteresuotieji subjektai turėtų koordinuoti elektros energijos tiekimą nuo kranto jūrų laivams, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos planavimui ir investicijoms vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu tiek į laivus, tiek į uostus ir kad kiekvieną dieną būtų galima sklandžiai vykdyti veiklą;
- (35) ne vėliau kaip 2025 m. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turėtų būti įrengtas tinkamas suskystinto metano pildymo punktų skaičius. Suskystinto metano pildymo punktai apima suskystinto metano terminalus, rezervuarus, priekabas cisternas, automobilines cisternas, mobiliuosius kontenerius, bunkerinius laivus ir baržas;
- (35a) įrenginiai, kuriais tiekiama elektros energija nuo kranto, taip pat turėtų būti įrengiami TEN-T tinklo vidaus vandenų uostuose;
- (36) orlaiviui stovint oro uoste, aviacinis žibalas kaip energijos šaltinis turėtų būti pakeistas išoriniu elektros tiekimu. Dėl to turėtų sumažėti išmetamų teršalų kiekis ir skleidžiamas triukšmas, pagerėti oro kokybė ir sumažėti poveikis klimato kaitai. Todėl vykdant visus komercinius skrydžius turėtų būti galima TEN-T tinklo oro uostuose naudotis išoriniu elektros tiekimu stovint kontaktinėse arba nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse. Išorinį energijos tiekimą orlaiviui būtų galima užtikrinti stacionariomis arba mobiliosiomis antžeminėmis jėgainėmis tiek kontaktinėse, tiek nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse. Nors orlaiviams turėtų būti numatyta galimybė naudotis išoriniu elektros energijos tiekimu visose kontaktinėse ir nutolusiose stovėjimo aikštelėse, naudojamose komerciniams skrydžiams, nebūtų privaloma kiekvienoje aikštelėje įrengti bent vieną stacionariąją arba mobiliąją antžeminę jėgainę, nes vienas elektros energijos šaltinis – stacionarusis arba mobilusis – gali aptarnauti keletą stovėjimo aikštelių ir būti įrengtas pagal veiklos poreikius;

- (36a) valstybės narės turėtų turėti galimybę TEN-T tinklo oro uostus, kuriuose per metus vykdoma mažiau nei 10 000 komercinių skrydžių, atleisti nuo įpareigojimo tiekti elektros energiją visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse stovintiems orlaiviams. Atsižvelgiant į atitinkamą skrydžių skaičių, investicijų ir techninės priežiūros išlaidos, susijusios su nutolusių orlaivių stovėjimo aikštelių aprūpinimu elektros energija tuose oro uostuose, gali būti neproporcingos naudai aplinkai, ypač palyginti su veiksmingesnėmis investicijomis į oro uostų išmetamo CO₂ kiekio mažinimą;
- (37) pagal Direktyvos 2014/94/ES 3 straipsnį valstybės narės parengė nacionalines politikos sistemas, kuriose nustatyti jų tikslai ir planai siekiant užtikrinti, kad tie tikslai būtų pasiekti. Tiek nacionalinės politikos sistemos vertinimas, tiek Direktyvos 2014/94/ES vertinimas išryškino, kad valstybėse narėse reikia platesnio užmojo ir geriau koordinuoto požiūrio, atsižvelgiant į tikėtiną greitesnį alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, visų pirma elektrinių transporto priemonių, naudojimo masto didėjimą. Be to, siekiant įgyvendinti Europos žaliojo kurso užmojus, reikės visų rūšių transporto naudojamo iškastinio kuro alternatyvų. Esamos nacionalinės politikos sistemos turėtų būti peržiūretos, kad būtų aiškiai nurodyta, kaip valstybės narės ketina patenkinti daug didesnę viešai prieinamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros poreikį, nustatytą privalomais tikslais. Peržiūretos sistemos taip pat galėtų apimti visas transporto rūšis, kurioms nenustatyti privalomi diegimo tikslai. Valstybės narės turėtų reguliariai teikti pažangos, padarytos įgyvendinant tą peržiūrėtą nacionalinę politikos sistemą, ataskaitas;
- (38) glaudžiai bendradarbiaujant su regioninėmis bei vietos valdžios institucijomis ir susijusiais pramonės subjektais, taip pat atsižvelgiant į mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius, nacionalinės politikos sistemos turėtų apimti veiksmus alternatyviųjų degalų rinkos plėtrai remti, įskaitant būtinos infrastruktūros įdiegimą. Be to, peržiūretose sistemose turėtų būti aprašyta bendra nacionalinė tokios infrastruktūros planavimo, leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų sistema, įskaitant nustatytas kliūtis ir veiksmus joms pašalinti, kad būtų galima greičiau įdiegti infrastruktūrą;

- (39) Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybėms narėms rengti ir įgyvendinti peržiūrėtas nacionalines politikos sistemas, valstybėms narėms keičiantis informacija bei geriausios praktikos pavyzdžiais;
- (40) siekiant skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą ir plėtoti atitinkamą infrastruktūrą, nacionalinės politikos sistemos galėtų apimti išsamias alternatyviųjų degalų propagavimo strategijas sektoriuose, kuriuose sunku mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, pavyzdžiui, aviacijos, jūrų transporto, vidaus vandenų transporto ir geležinkelių transporto tinklų segmentuose, kurie negali būti elektrifikuojami. Visų pirma valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su suinteresuotosiomis valstybėmis narėmis, galėtų parengti aiškias vidaus vandenų transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo TEN-T tinkle strategijas. Taip pat galėtų būti parengtos ilgalaikės TEN-T tinklo uostams ir TEN-T tinklo oro uostams skirtos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo strategijos, visų pirma daug dėmesio skiriant mažataršių ir netaršių laivų ir orlaivių infrastruktūros diegimui, taip pat geležinkelio linijoms, kurios nebus elektrifikuotos. Remdamasi tomis strategijomis, Komisija turėtų peržiūrėti šį reglamentą, kad tiems sektoriams būtų nustatyta daugiau privalomų tikslų;
- (41) valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su privačiojo sektoriaus subjektais, kurie turėtų atlikti svarbų vaidmenį remiant alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtrą, turėtų imtis įvairių reguliavimo ir ne reguliavimo paskatų ir priemonių, kad būtų pasiekti privalomi tikslai ir įgyvendintos jų nacionalinės politikos sistemos;

- (42) pagal Direktyvą 2009/33/EB¹⁷ būtinoji nacionalinė viešųjų pirkimų dalis yra rezervuojama žaliesiems ir netaršioms autobusams, kai žaliajame autobuse naudojami alternatyvieji degalai, kaip apibrėžta šio reglamento 2 straipsnio 3 punkte. Kadangi vis daugiau viešojo transporto institucijų ir vežėjų pereina prie žaliųjų ir netaršių autobusų, kad pasiektų tuos tikslus, valstybės narės į savo nacionalines politikos sistemas turėtų įtraukti kryptingą būtiną autobusų infrastruktūros propagavimą ir plėtojimą. Valstybės narės turėtų nustatyti ir išlaikyti tinkamas priemones, kuriomis būtų skatinamas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimas, taip pat ir skirtos priklausomiems transporto priemonių parkams ir visų pirma žaliesiems ir netaršioms autobusams vietos lygmeniu;
- (43) didėjant motorinių transporto priemonių degalų rūšių įvairovei ir kartu nuolat augant piliečių judėjimo keliais intensyvumui visoje Sąjungoje, transporto priemonių naudotojams būtina teikti aiškią ir lengvai suprantamą informaciją apie degalus, kurių galima įsipilti degalinėse, ir apie įvairių Sąjungos rinkoje siūlomų degalų arba įkrovimo prieigų suderinamumą su jų transporto priemonėmis;
- (44) paprasta ir lengvai palyginama informacija apie skirtingų rūšių degalų kainas galėtų būti svarbi transporto priemonių naudotojams, kad jie galėtų geriau įvertinti santykinę konkrečių rinkoje esančių degalų kainą. Todėl informacijos tikslais visose atitinkamose degalinėse turėtų būti pateiktas tam tikrų alternatyviųjų degalų ir įprastinių degalų vieneto kainų palyginimas, kai lyginama degalų, reikalingų 100 km nuvažiuoti, kaina;

¹⁷ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

- (45) būtina suteikti vartotojams pakankamai informacijos apie viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų, kuriems taikomas šis reglamentas, geografinę padėtį, charakteristikas ir juose siūlomas paslaugas. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai arba savininkai teiktų tinkamus statinius ir dinامينius duomenis. Reikėtų nustatyti duomenų tipams taikomus reikalavimus, susijusius su tinkamų įkrovimo ir degalų pildymo duomenų turimumu ir prieinamumu, remiantis pagalbinio programos veiksmo, susijusio su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (IDACS), rezultatais;
- (46) duomenims turėtų tekti svarbus vaidmuo užtikrinant tinkamą įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros veikimą. Šių duomenų teikimo forma, dažnumas ir kokybė ir jų prieinamumas turėtų lemti bendrą alternatyviųjų degalų infrastruktūros ekosistemos, atitinkančios naudotojų poreikius, kokybę. Be to, tie duomenys turėtų būti nuosekliai prieinami visose valstybėse narėse. Todėl duomenys turėtų būti teikiami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/40/ES¹⁸ nacionaliniams prieigos centrams keliamų ir ja remiantis priimtuose atitinkamuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose nustatytų reikalavimų, kuriuos Komisija gali papildyti pagal šį reglamentą;

¹⁸ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

- (47) labai svarbu, kad visi elektromobilumo ekosistemos dalyviai galėtų lengvai palaikyti ryšį skaitmeninėmis priemonėmis, kad galutiniam naudotojui būtų užtikrinta geriausia paslaugų kokybė. Tam reikalingi unikalūs atitinkamų vertės grandinės dalyvių identifikatoriai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų paskirti identifikavimo duomenų registravimo organizaciją, kuri išduotų ir administruotų unikalius identifikavimo kodus, pagal kuriuos būtų identifikuojami bent įkrovimo prieigų operatoriai ir judumo paslaugų teikėjai. Identifikavimo duomenų registravimo organizacija turėtų rinkti informaciją apie e. mobilumo identifikavimo kodus, kurie jau naudojami atitinkamoje valstybėje narėje; prireikus įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams suteikti naujus e. judumo kodus laikantis logikos, dėl kurios susitarta visos Sąjungos mastu ir pagal kurią sudaromi elektromobilumo identifikavimo kodai; sudaryti sąlygas keisti informaciją apie šiuos e. mobilumo kodus ir tikrinti jų unikalumą naudojantis galima būsima bendrąja identifikavimo kodų registracijos saugykla. Komisija turėtų paskelbti tokios organizacijos technines gaires, remdamasi pagalbinio programos veiksmu, susijusiu su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (IDACS);
- (47a) Direktyvos 2014/94/ES II priede pateiktos techninės specifikacijos turi būti toliau taikomos, kaip nurodyta toje direktyvoje;
- (50) įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų sąveikumo techninės specifikacijos turėtų būti nustatytos Europos arba tarptautiniais standartais. Europos standartizacijos organizacijos Europos standartus turėtų patvirtinti pagal Reglamento (ES) Nr. 1025/2012¹⁹ 10 straipsnį. Tie standartai turėtų būti grindžiami dabartiniais tarptautiniais standartais arba, kai taikytina, vykstančiu tarptautinės standartizacijos darbu. Tuo tikslu Europos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros standartizavimo procedūros turėtų būti vykdomos greitai ir laiku, kad būtų laikomasi tvarkaraščio, būtino pagal šį reglamentą reikalaujamai infrastruktūrai planuoti, su ja susijusiems konkursams rengti ir jai statyti. Reikėtų paspartinti arba pradėti Europos mastu suderintos stacionariojo ir dinaminio įkrovimo infrastruktūros standartizavimo procesus;

¹⁹ 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1025/2012 dėl Europos standartizacijos, kuriuo iš dalies keičiamos Tarybos direktyvos 89/686/EEB ir 93/15/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB ir 2009/105/EB ir panaikinamas Tarybos sprendimas 87/95/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).

- (50a) jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui, kad alternatyvieji degalai lengviau patektų į rinką ir joje užimtų stipresnes pozicijas, reikia naujų standartų, susijusių su elektros tiekimu ir vandenilio, metanolio bei amoniako bunkeriavimu, taip pat ryšio tarp laivų ir infrastruktūros standartų;
- (50b) Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) rengia vienodus ir tarptautiniu mastu pripažįstamus saugos bei aplinkosaugos standartus, taikomus jūrų transportui. Atsižvelgiant į jūrų transporto globalumą, turėtų būti vengiama kolizijos su tarptautiniais standartais. Todėl Europos Sąjunga turėtų užtikrinti, kad pagal šį reglamentą priimtose jūrų transporto techninės specifikacijos atitiktų TJO priimtas tarptautines taisykles;
- (52) taikydama šį reglamentą Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamomis ekspertų grupėmis, visų pirma su Darniojo transporto forumu ir Europos tvarios laivybos forumu. Tokios konsultacijos su ekspertais ypač svarbios, kai Komisija ketina priimti deleguotuosius arba įgyvendinimo aktus pagal šį reglamentą;
- (53) alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra sparčiai besiplėtojanti sritis. Bendrąją alternatyviųjų degalų infrastruktūros rinką trukdo bendrų techninių specifikacijų stoka. Todėl pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų nustatytos techninės specifikacijos tose srityse, kuriose bendrų techninių specifikacijų dar nėra, bet jos būtinos. Visų pirma tai turėtų apimti elektrinės transporto priemonės ir įkrovimo prieigos ryšį, įkrovimo prieigos ir įkrovimo programinės įrangos valdymo sistemos (galinės sistemos) ryšį; ryšį, susijusį su elektrinių transporto priemonių tarptinklinio ryšio paslauga, ir ryšį su elektros tinklu, kartu užtikrinant aukščiausio lygio kibernetinio saugumo ir galutinių naudotojų asmens duomenų apsaugą. Taip pat būtina apibrėžti tinkamą valdymo sistemą ir įvairių subjektų, dalyvaujančių ryšio tarp transporto priemonės ir elektros tinklo ekosistemoje, vaidmenis. Be to, reikia atsižvelgti į besiformuojančias technologines naujoves, pavyzdžiui, elektrifikuotojo kelio sistemas. Kiek tai susiję su duomenų teikimu, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais prie duomenų apie viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus, kurie turi būti teikiami ir prieinami pagal šį reglamentą, būtų pridėti naujų rūšių duomenys;

- (53a) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento 17 straipsnio 4 dalies, 17 straipsnio 5 dalies ir 18 straipsnio 4a dalies įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su ženklavimo nuostatų rengimu, duomenų apie viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus, kurie turi būti teikiami ir prieinami pagal šį reglamentą, formatu, dažnumu ir kokybe, taip pat su procedūra, kuria sudaromos sąlygos tokiam duomenų turimui ir prieinamumui;
- (54) alternatyviųjų degalų, visų pirma netaršių degalų, rinka vis dar yra ankstyvame plėtros etape, o technologijos sparčiai vystosi. Tikėtina, kad tai turės įtakos alternatyviųjų degalų paklausai, taigi ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros, reikalingos įvairių rūšių transportui, paklausai. Todėl Komisija turėtų ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. peržiūrėti šį reglamentą, remdamasi sunkiosioms transporto priemonėms skirta technologinės parengties ir parengimo rinkai ataskaita. Joje turėtų būti atsižvelgta į pirmuosius rinkos prioritetų požymius ir į technologijų bei standartų pasikeitimus. [...] Komisija, ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. atlikusi pirminę išsamią peržiūrą, turėtų kas penkerius metus atlikti reguliarią peržiūrą, be kita ko, atsižvelgdama į 5 straipsnyje nurodytas elektronines mokėjimo priemones ir 3 ir 4 straipsniuose nustatytą nukrypti leidžiančių nuostatų rengimo ribines vertes;
- (55) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. skatinti plataus masto alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimą, valstybės narės atskirai negali deramai pasiekti, bet siekiant užtikrinti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių paklausą ir tam, kad Europos pramonė galėtų įgyvendinti ekonomiškai efektyvius projektus, ir siekiant sudaryti sąlygas alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis judėti visoje Sąjungoje, tą tikslą būtų lengviau pasiekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

- (56) todėl Direktyva 2014/94/ES turėtų būti panaikinta. Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/1745²⁰ ir Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2021/1444²¹ nustatyti nedatuotieji tam tikrų rūšių alternatyviųjų degalų infrastruktūros techniniai standartai. Dabar šių standartų data yra nustatyta ir jie išvardyti šio reglamento II priede. Todėl šie deleguotieji reglamentai taip pat turėtų būti panaikinti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomi privalomi nacionaliniai tikslai, kad Sąjungoje būtų įdiegta pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta kelių transporto priemonėms, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams. Juo nustatomos alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudotojų informavimo, duomenų teikimo ir mokėjimo reikalavimų bendros techninės specifikacijos ir reikalavimai.
2. Šiuo reglamentu nustatomos taisyklės dėl valstybių narių patvirtintinių nacionalinių politikos sistemų, įskaitant alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą srityse, kuriose nenustatyti privalomi Sąjungos masto tikslai, ir tokios infrastruktūros diegimo ataskaitų teikimą.
3. Šiuo reglamentu nustatomas ataskaitų teikimo mechanizmas bendradarbiavimui skatinti ir užtikrinamas patikimas pažangos stebėjimas. Mechanizmą sudaro struktūrizuotas, skaidrus, kartotinis Komisijos ir valstybių narių tarpusavio procesas, kad būtų užbaigtos rengti ir vėliau įgyvendintos nacionalinės politikos sistemos ir kad Komisija imtųsi atitinkamų veiksmų, kuriais siekiama remti spartesnę ir darnesnę alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą valstybėse narėse.

²⁰ 2019 m. rugpjūčio 13 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1745, kuriuo papildomos ir iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES nuostatos dėl L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo prieigų, elektros tiekimo nuo kranto vidaus vandenų laivams, vandenilio tiekimo kelių transportui ir gamtinių dujų tiekimo kelių ir vandens transportui ir panaikinamas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2018/674 (*OL L 268, 2019 10 22, p. 1*).

²¹ 2021 m. birželio 17 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1444, kuriuo dėl elektra varomų autobusų įkrovimo prieigų standartų papildoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (*OL L 313, 2021 9 6, p. 1*).

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) duomenų prieinamumas – galimybė bet kuriuo metu prašyti duomenų ir juos gauti kompiuterio skaitomu formatu;
- 2) *ad hoc* kaina – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus nustatyta kaina, kurią galutinis naudotojas moka už *ad hoc* įkrovimą arba degalų pildymą;
- 2a) TEN-T tinkle reiškia: įkrovimo stotelių atveju, tai, kad jos yra TEN-T tinkle arba ne didesniu kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio; vandenilio degalinių atveju, tai, kad jos yra TEN-T tinkle arba ne didesniu kaip 10 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;
- 3) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kuriais tiekiant energiją transportui bent iš dalies pakeičiami degalai, gaunami iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali padėti mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir didinti jo aplinkosauginį veiksmingumą; prie alternatyviųjų degalų priskiriami:
 - a) netaršioms transporto priemonėms, laivams ar orlaiviams skirti alternatyvieji degalai:
 - elektra,
 - vandenilis,
 - amoniakas,
 - b) degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių:
 - biomasės kuras, įskaitant biodujas, ir biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 27, 28 ir 33 punktuose²²,
 - sintetiniai ir parafininiai degalai, įskaitant amoniaką, gaminami iš atsinaujinančiųjų energijos šaltinių,

²² 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

- c) pereinamojo laikotarpio alternatyvieji degalai –
- dujinės būsenos (suslėgtos gamtinės dujos) ir skystosios būsenos (suskystintos gamtinės dujos) gamtinės dujos,
 - suskystintos naftos dujos;
 - sintetiniai ir parafininiai degalai, gaminami iš neatsinaujinančių energijos išteklių;
- 3a) kontaktinė orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje su įrengta keleivių įlaipinimo galerija;
- 3b) nutolusi orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje be įrengtos keleivių įlaipinimo galerijos;
- 4) TEN-T pagrindinio tinklo oro uostas ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostas – oro uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013²³ II priedą ir klasifikuojamas tame priede;
- 6) automatinis tapatumo nustatymas – transporto priemonės tapatumo nustatymas įkrovimo prieigos vietoje per įkrovimo jungtį arba telematikos priemonėmis;
- 7) duomenų turimumas – kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato duomenų buvimas;
- 8) elektrinė transporto priemonė su baterijomis – elektrinė transporto priemonė, varoma tik elektros varikliu be antrinio varomojo šaltinio;
- 9) abikryptis įkrovimas – išmaniojo įkrovimo operacija, kai elektros energijos srautas gali būti apgręžtas ir elektra iš baterijos gali tekėti į įkrovimo prieigą, prie kurios ji prijungta;
- 10) jungtis – fizinė įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punkto ir elektrinės transporto priemonės sąsaja, per kurią keičiamasi degalais ar elektros energija;
- 11) komercinis oro transportas – oro transportas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139²⁴ 3 straipsnio 24 punkte;

²³ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

²⁴ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB)

- 12) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams triumuose ir denyje vežti;
- 13) mokėjimas pagal sutartį – galutinio naudotojo mokėjimas judumo paslaugų teikėjui už įkrovimo ar degalų pildymo paslaugą pagal galutinio naudotojo ir judumo paslaugų teikėjo sutartį;
- 14) skaitmeniniais ryšiais susieta įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kuri gali siųsti ir gauti informaciją tikruoju laiku, palaikyti abikryptį ryšį su elektros tinklu ir elektrine transporto priemone ir kurią galima stebėti bei valdyti nuotoliniu būdu, be kita ko, siekiant pradėti ir sustabdyti įkrovimo seansą ir matuoti elektros energijos srautus;
- 15) skirstymo sistemos operatorius – operatorius, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2019/944²⁵ 2 straipsnio 29 punkte;
- 16) dinaminiai duomenys – dažnai arba reguliariai kintantys duomenys;
- 17) elektrifikuotojo kelio sistema – kelyje įrengti fiziniai įrenginiai, kuriais elektra gali būti perduodama važiuojančiai elektrinei transporto priemonei;
- 18) elektrinė transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavarą, turinti bent vieną ne išorinę elektros mašiną, veikiančią kaip energijos keitiklis su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;
- 19) elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams – elektros tiekimas per standartizuotą stacionariąją arba mobiliąją sąsają orlaiviams, stovintiems kontaktinėje orlaivių stovėjimo aikštelėje arba nutolusioje orlaivių stovėjimo aikštelėje;
- 20) galutinis naudotojas – fizinis arba juridinis asmuo, alternatyviųjų degalų įsigyjantis tiesiogiai naudoti transporto priemonėje;
- 21) e. tarptinklinis ryšys – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus ir judumo paslaugų teikėjo, iš kurio galutinis naudotojas perka įkrovimo paslaugą, keitimasis duomenimis ir mokėjimais;

Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

²⁵ 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/944 dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES (OL L 158, 2019 6 14, p. 125).

- 22) e. tarptinklinio ryšio platforma – platforma, jungianti rinkos dalyvius, visų pirma judumo paslaugų teikėjus ir įkrovimo priėgų arba degalų pildymo punktų operatorius, kad jie galėtų teikti paslaugas tarpusavyje, įskaitant e. tarptinklinio ryšio paslaugas;
- 23) Europos standartas – standartas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1025/2012²⁶ 2 straipsnio 1 dalies b punkte;
- 24) krovinių terminalas – krovinių terminalas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio s punkte;
- 25) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757²⁷ 3 straipsnio e punkte;
- 26) sunkioji transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, priskiriama M2, M3, N2 arba N3 kategorijai, kaip apibrėžta atitinkamai Reglamento (ES) 2018/858²⁸ 4 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktyje, 4 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje, 4 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktyje ir 4 straipsnio 1 dalies b punkto iii papunktyje;
- 27) didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektrinei transporto priemonei, yra didesnė kaip 22 kW;
- 28) greitaeigis keleivinis laivas – SOLAS 74 X skyriaus 1 taisyklėje apibrėžtas laivas, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių;
- 29) lengvoji transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, priskiriama M1 arba N1 kategorijai, kaip apibrėžta atitinkamai Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje ir 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje;
- 29a) suskystintas metanas – SGD, suskystintos biudujos arba sintetinės SGD, įskaitant tų degalų mišinius;

²⁶ 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1025/2012 dėl Europos standartizacijos, kuriuo iš dalies keičiamos Tarybos direktyvos 89/686/EEB ir 93/15/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB ir 2009/105/EB ir panaikinamas Tarybos sprendimas 87/95/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).

²⁷ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

²⁸ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- 30) judumo paslaugų teikėjas – juridinis asmuo, galutiniam naudotojui už atlygį teikiantis paslaugas, taip pat parduodantis įkrovimo paslaugą;
- 31) įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektrinei transporto priemonei, yra ne didesnė kaip 22 kW;
- 32) nacionalinis prieigos punktas – skaitmeninė sąsaja, kaip apibrėžta Direktyvos 2010/40/ES²⁹ 4 straipsnio 22 punkte;
- 33) įkrovimo prieigos operatorius – už įkrovimo prieigos, kuri naudojama įkrovimo paslaugai galutiniams naudotojams teikti, taip pat ir judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu, valdymą ir eksploatavimą atsakingas subjektas;
- 34) degalų pildymo punkto operatorius – už degalų pildymo punkto, kuriame galutiniams naudotojams teikiama degalų pildymo paslauga, taip pat ir judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu, valdymą ir eksploatavimą atsakingas subjektas;
- 35) keleivinis laivas – daugiau kaip 12 keleivių plukdantis laivas, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir laivus, į kuriuos gali užvažiuoti ir nuo jų nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės (ro-ro keleivinius laivus);
- 36) laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė – elektrinė transporto priemonė, turinti įprastą vidaus degimo variklį ir elektrinę varymo sistemą, kurią galima įkrauti iš išorinio elektros energijos šaltinio;
- 37) atiduodamoji galia – didžiausia teorinė galia (išreikšta kW), kurią įkrovimo prieiga, stotelė, įkrovimo parkas arba elektros tiekimo nuo kranto įranga gali perduoti prie jos (jo) prijungtai transporto priemonei arba laivui;
- 38) viešai prieinama alternatyviųjų degalų infrastruktūra – alternatyviųjų degalų infrastruktūra visuomenei prieinamoje vietoje arba patalpose, neatsižvelgiant į tai, ar alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra viešojoje, ar privačiojoje teritorijoje, ar taikomi prieigos prie vietos arba patalpų apribojimai arba sąlygos, ir neatsižvelgiant į taikomas alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudojimo sąlygas;
- 39) greitojo atsako kodas (QR kodas) – ISO/IEC 18004:15 atitinkantis duomenų kodavimo ir vizualizavimo kodas;

²⁹ Kaip siūloma COM(2021) 813 final (ITS direktyva).

- 40) *ad hoc* įkrovimas – įkrovimo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti ilgesnių komercinių santykių su tos įkrovimo prieigos operatoriumi, neapsiribojančių vien paslaugos pirkimu;
- 41) įkrovimo prieiga – stacionarioji arba mobilioji sąsaja, per kurią gali būti perduodama elektra elektrinei transporto priemonei ir, nors ji gali turėti vieną ar kelis skirtingų tipų lizdus, skirtus skirtingų rūšių jungtims, vienu metu galima įkrauti tik vieną elektrinę transporto priemonę ir kuri neapima įtaisų, kurių galia yra ne didesnė kaip 3,7 kW ir kurių pagrindinė paskirtis nėra elektrinių transporto priemonių įkrovimas;
- 42) lengvosios transporto priemonės skirta įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti lengvosios transporto priemonės įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės ar parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;
- 43) sunkiosios transporto priemonės skirta įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti sunkiosios transporto priemonės įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės arba parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;
- 44) įkrovimo parkas – viena arba kelios įkrovimo stotelės konkrečioje vietoje;
- 45) įkrovimo stotelė – fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena arba kelios įkrovimo prieigos;
- 46) įkrovimo paslauga – naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga vykdomas elektros energijos pardavimas arba tiekimas, įskaitant susijusias paslaugas;
- 47) įkrovimo seansas – visas transporto priemonės įkrovimo naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga procesas nuo transporto priemonės prijungimo momento iki jos atjungimo momento;
- 48) *ad hoc* degalų pildymas – degalų pildymo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti ilgesnių komercinių santykių su to degalų pildymo punkto operatoriumi, neapsiribojančių vien paslaugos pirkimu;

- 49) degalų pildymo punktas – bet kokiems skystiesiems arba dujiniams degalams tiekti skirta degalų pildymo infrastruktūra, kurią sudaro stacionarusis arba mobilusis įrenginys, kuriuo vienu metu galima papildyti tik vieną transporto priemonę, vieną laivą arba vieną orlaivį;
- 50) degalų pildymo paslauga – bet kokių skystųjų arba dujinių degalų pardavimas arba tiekimas per viešai prieinamą degalų pildymo punktą;
- 51) degalų pildymo seansas – visas transporto priemonės degalų pildymo procesas viešai prieinamame degalų pildymo punkte nuo transporto priemonės prijungimo momento iki jos atjungimo momento;
- 52) degalinė – vienas fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro vienas arba keli degalų pildymo punktai;
- 53) reguliavimo institucija – reguliavimo institucija, kurią kiekviena valstybė narė paskiria pagal Direktyvos (ES) 2019/944 57 straipsnio 1 dalį;
- 54) atsinaujinančiųjų išteklių energija – atsinaujinančiųjų neišskastinių išteklių energija, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 1 punkte;
- 55) ro-ro keleivinis laivas – daugiau kaip 12 keleivių plukdantis laivas, į kurį gali užvažiuoti ir nuo jo nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės;
- 56) saugi stovėjimo aikštelė – Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 17 straipsnio 1 dalies b punkte nurodyta stovėjimo ir poilsio aikštelė, skirta sunkiosioms transporto priemonėms stovėti per naktį ir sertifikuota pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006³⁰ 8a straipsnio nuostatas ir juo remiantis priimtus deleguotuosius aktus;
- 58) elektros tiekimas nuo kranto – prie krantinės prisišvartavusių jūrų laivų arba vidaus vandenų laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant standartizuotą sąsają;
- 59) išmanusis įkrovimas – įkrovimo operacija, kai elektros energijos tiekimo baterijai intensyvumas koreguojamas dinamiškai pagal elektroniniu ryšiu gaunamą informaciją;
- 60) statiniai duomenys – duomenys, kurie dažnai arba reguliariai nesikeičia;

³⁰ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- 61) TEN-T visuotinis tinklas – tinklas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 9 straipsnyje;
- 62) TEN-T pagrindinis tinklas – tinklas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 38 straipsnyje;
- 63) TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandens kelių uostas – TEN-T pagrindinio arba visuotinio tinklo vidaus vandenų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir klasifikuojamas tame priede;
- 64) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas – TEN-T pagrindinio arba visuotinio tinklo jūrų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir klasifikuojamas tame priede;
- 65) perdavimo sistemos operatorius – sistemos operatorius, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2019/944 2 straipsnio 35 punkte;
- 66) miestų transporto mazgas – miestų transporto mazgas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte.

3 straipsnis

Su elektrinėms lengvosioms transporto priemonėms skirta įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje viešai prieinamos lengvosioms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės būtų įrengtos atitinkamai lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastui ir toms transporto priemonėms teiktų pakankamą atiduodamąją galią.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad kiekvienų metų pabaigoje, pradedant 24 straipsnyje nurodytais taikymo pradžios datos metais, būtų susumavus pasiekti šie su atiduodamąja galia susiję tikslai:

- a) kiekvienai jų teritorijoje registruotai elektrinei lengvajai transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1 kW ir
- b) kiekvienai jų teritorijoje registruotai laidu įkraunamai hibridinei lengvajai transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,66 kW.

- 1a. Kai elektrinių lengvųjų transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su visu valstybės narės teritorijoje užregistruotų lengvųjų transporto priemonių parku, pasiekia bent 20 % ir valstybė narė įrodo, kad 1 dalies antroje pastraipoje nustatytų reikalavimų įgyvendinimas turi neigiamų padarinių, nes atgraso nuo privačiųjų investicijų ir nebėra pagrįstas, ta valstybė narė gali pateikti Komisijai motyvuotą prašymą leisti taikyti mažesnius bendros atiduodamosios galios reikalavimus arba tokius reikalavimus nustoti taikyti.

Komisija per 6 mėnesius priima sprendimą dėl to prašymo, kiekvienu atveju kaip pagrįsta.

2. Valstybės narės savo teritorijos kelių tinkle užtikrina būtinąjį viešai prieinamų lengvosios transporto priemonės skirtų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

- a) TEN-T pagrindiniame tinkle kiekviena eismo kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengtas viešai prieinamas lengvosios transporto priemonės skirtas įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:
- i) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;
 - ii) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

b) TEN-T visuotiniame tinkle kiekviena eismo kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengtas viešai prieinamas lengvosioms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

- i) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;
- ii) ne vėliau kaip 2035 m. gruodžio 31 d. kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW.

2a. Vienas viešai prieinamas lengvosioms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T kelius abiem eismo kryptimis, su sąlyga, kad toks parkas būtų lengvai prieinamas abiem eismo kryptimis, kad būtų tinkamas ženklėjimas ir kad būtų laikomasi 2 dalyje nustatytų reikalavimų dėl atstumo, parko bendros atiduodamosios galios, prieigų skaičiaus ir atskirų prieigų atiduodamosios galios abiem eismo kryptimis.

2b. Nukrypstant nuo 2a dalies, TEN-T keliuose, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 10 000 lengvųjų transporto priemonių ir kuriuose infrastruktūros negalima pateisinti socioekonominių sąnaudų ir naudos atžvilgiu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas lengvosioms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti naudojamas abiem eismo kryptimis, laikantis 2 dalyje nustatytų reikalavimų, susijusių su atstumu, parko bendra atiduodamąja galia, prieigų skaičiumi ir atskirų prieigų atiduodamąja galia, taikomais vienai eismo kryptiai, su sąlyga, kad įkrovimo parkas būtų lengvai prieinamas abiem eismo kryptimis ir kad būtų įrengtas tinkamas ženklėjimas. Valstybės narės apie tokias nukrypti leidžiančias nuostatas praneša Komisijai. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.

- 2c. Nukrypstant nuo 2 dalies, TEN-T keliuose, kurių bendras vidutinis metinis dienos eismas yra mažesnis nei 10 000 lengvųjų transporto priemonių ir kuriuose infrastruktūros negalima pateisinti socioekonominių sąnaudų ir naudos atžvilgiu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti viešai prieinamo lengvosios transporto priemonėms skirtą įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, reikalaujamą pagal 2 dalį, su sąlyga, kad toks įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei laikomasi kitų 2 dalyje nustatytų reikalavimų dėl atstumo, prieigų skaičiaus ir atiduodamosios galios atskirose prieigose. Valstybės narės apie tokias nukrypti leidžiančias nuostatas praneša Komisijai. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.
- 2d. Nukrypstant nuo 2 dalies a ir b punktuose nustatyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų lengvosios transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų TEN-T keliuose, kurių bendras vidutinis metinis dienos eismas yra mažesnis nei 4 000 lengvųjų transporto priemonių, su sąlyga, kad bus įrengtas tinkamas ženklavimas dėl atstumo tarp įkrovimo parkų. Valstybės narės praneša Komisijai apie bet kokias nukrypti leidžiančias nuostatas pagal šią dalį. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.
- Jei valstybė narė praneša apie nukrypti leidžiančią nuostatą pagal šią dalį, laikoma, kad 2 dalies a ir b punktuose nustatyti reikalavimai dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų 2a, 2b ir 2c dalių tikslais yra įvykdyti.
3. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 2 dalies a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai.

4 straipsnis

Su elektrinėms sunkiosioms transporto priemonėms skirta įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės savo teritorijoje užtikrina būtinąjį viešai prieinamų sunkiosioms transporto priemonėms skirtų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:
 - a01) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. bent palei 15 % TEN-T tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 1 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
 - a02) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. bent palei 40 % TEN-T tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekviename įkrovimo parke:
 - i) TEN-T pagrindiniame tinkle būtų teikiama bent 2 800 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
 - ii) TEN-T visuotiniame tinkle būtų teikiama bent 1 400 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
 - a) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. TEN-T pagrindiniame tinkle kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų ne didesnis kaip 60 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 3 500 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių kiekvienos individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW; [...]

- b) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. TEN-T visuotiniame tinkle kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų ne didesnis kaip 100 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 1 400 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
 - c) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekvienoje saugioje stovėjimo aikštelėje būtų įrengta bent viena viešai prieinama sunkiosioms transporto priemonėms skirta įkrovimo stotelė, kurios atiduodamoji galia būtų bent 100 kW;
 - d) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge arba netoli jo būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia – bent 600 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW;
 - e) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge arba netoli jo būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia – bent 1 200 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW.
- 1a. 1 dalies a01 ir a02 punktuose nurodyta TEN-T tinklo ilgio procentinė dalis apskaičiuojama remiantis šiais elementais:
- a) apskaičiuojant vardiklį, bendras TEN-T tinklo ilgis valstybės narės teritorijoje;
 - b) apskaičiuojant skaitiklį, tarp dviejų viešai prieinamų sunkiosioms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų esančių TEN-T tinklo atkarpų susumuotas ilgis; apskaičiuojant skaitiklį TEN-T tinklo atkarpos, esančios tarp dviejų įkrovimo parkų, kurie vienas nuo kito nutolę daugiau kaip 120 km, neskaičiuojamos.

- 1b. Vienas viešai prieinamas sunkiosioms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T keliuose abiem eismo kryptimis, su sąlyga, kad toks parkas būtų lengvai prieinamas abiem eismo kryptimis, kad būtų tinkamas ženklavimas ir kad būtų laikomasi 1 dalyje nustatytų reikalavimų dėl atstumo, parko bendros atiduodamosios galios, prieigų skaičiaus ir atskirų prieigų atiduodamosios galios abiem eismo kryptimis.
- 1c. Nukrypstant nuo 1b dalies, TEN-T keliuose, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kuriuose infrastruktūros negalima pateisinti socioekonominių sąnaudų ir naudos atžvilgiu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas sunkiosioms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti naudojamas abiem eismo kryptimis, laikantis 1 dalyje nustatytų reikalavimų, susijusių su atstumu, parko bendra atiduodamąja galia, prieigų skaičiumi ir atskirų prieigų atiduodamąja galia, taikomais vienai eismo kryptiai, su sąlyga, kad įkrovimo parkas būtų lengvai prieinamas abiem eismo kryptimis ir kad būtų įrengtas tinkamas ženklavimas. Valstybės narės apie tokias nukrypti leidžiančias nuostatas praneša Komisijai. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.
- 1d. Nukrypstant nuo 1 dalies, TEN-T keliuose, kurių bendras vidutinis metinis dienos eismas yra mažesnis nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kuriuose infrastruktūros negalima pateisinti socioekonominių sąnaudų ir naudos atžvilgiu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti viešai prieinamo sunkiosioms transporto priemonėms skirtą įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, reikalaujama pagal 1 dalį, su sąlyga, kad toks įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei laikomasi 1 dalyje nustatytų reikalavimų dėl atstumo, prieigų skaičiaus ir atiduodamosios galios atskirose prieigose. Valstybės narės apie tokias nukrypti leidžiančias nuostatas praneša Komisijai. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.

- 1e. Nukrypstant nuo 1 dalies a punkte nustatyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų sunkiosioms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų TEN-T pagrindinio tinklo keliuose, kurių bendras vidutinis metinis dienos eismas yra mažesnis nei 8 00 sunkiųjų transporto priemonių, su sąlyga, kad bus įrengtas tinkamas ženklavimas dėl atstumo tarp įkrovimo stotelių. Valstybės narės apie tokias nukrypti leidžiančias nuostatas praneša Komisijai. Jos jas peržiūri kas dvejus metus rengdamos 14 straipsnyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą.

Jei valstybė narė praneša apie nukrypti leidžiančią nuostatą pagal šią dalį, laikoma, kad 1 dalies a punkte nustatyti reikalavimai dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų 1b, 1c ir 1d dalių tikslais yra įvykdyti.

- 1f. Nukrypstant nuo 1 dalies a01, a02, a ir b punktuose nustatytų reikalavimų, susijusių su sunkiosioms transporto priemonėms skirtų viešųjų įkrovimo parkų bendra atiduodamąja galia, ir nuo 1 dalies a punkte nustatytų reikalavimų, susijusių su didžiausiu atstumu tarp tų parkų, Kipras gali pateikti Komisijai pagrįstą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus, susijusius su viešai prieinamų sunkiosioms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų bendra atiduodamąja galia, ir (arba) taikyti didesnę, iki 100 km, didžiausią atstumą tarp tų parkų, jei toks prašymas, jei jis bus patenkintas, netrukdytų elektra varomų sunkiųjų transporto priemonių judėjimui šioje valstybėje narėje.

Komisija per šešis mėnesius priima sprendimą dėl tokio prašymo, kaip pagrįsta. Bet kokia pagal šią dalį taikoma išimtis galioja ne ilgiau kaip ketverius metus, o po to Komisija, gavusi pagrįstą Kipro prašymą, ją peržiūri.

2. Ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 1 dalies a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai. Iki tos datos dėmesys skiriamas tarpvalstybinėms atkarpoms, o kaimyninės valstybės narės deda visas įmanomas pastangas, kad būtų laikomasi tų didžiausių leidžiamų atstumų, kai tik jos pradės įrenginėti įkrovimo infrastruktūrą TEN-T tinklo tarpvalstybinėse atkarpose.

5 straipsnis

Įkrovimo infrastruktūra

2. Įkrovimo prieigų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo prieigose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* įkrauti savo elektrines transporto priemones.

Tose įkrovimo prieigose, kurios įrengiamos po 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos, *ad hoc* įkrovimas turi būti įmanomas naudojant Sąjungoje plačiai naudojamą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu įkrovimo prieigų operatoriai tose prieigose priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

- a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;
- b) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles;
- c) viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia mažesnė kaip 50 kW, atveju, prietaisus, kurie naudoja interneto ryšį ir leidžia atlikti saugią mokėjimo operaciją, pvz., prietaisus, generuojančius specialų greitojo atsako kodą.

Nuo 2027 m. sausio 1 d. įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos viešai prieinamos įkrovimo prieigos, įskaitant iki 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos įrengtas prieigas, kurios atitinka 3 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus ir kurių atiduodamoji galia yra 50 kW arba didesnė, atitiktų a arba b punkte nustatytus reikalavimus.

Galima, kad vienas antroje pastraipoje nurodytas mokėjimo terminalas arba prietaisas aptarnautų kelias įkrovimo prieigas įkrovimo parke.

Reikalavimai, nustatyti šioje dalyje, netaikomi viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms, už kurių teikiamą įkrovimo paslaugą mokėti nereikia.

3. Įkrovimo prieigų operatoriai, savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo prieigoje siūlantys automatinį tapatumo nustatymą, užtikrina, kad galutiniai naudotojai visada turėtų teisę juo nesinaudoti ir galėtų arba *ad hoc* įkrauti savo transporto priemonę, kaip nustatyta 2 dalyje, arba rinktis kitą sutartimi grindžiamą įkrovimo sprendinį, galimą naudojantis ta įkrovimo prieiga. Įkrovimo prieigų operatoriai skaidriai nurodo tą galimybę ir patogiu būdu siūlo ją galutiniam naudotojui kiekvienoje savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo prieigoje, kurioje naudojamas automatinis tapatumo nustatymas.
4. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tam tikrais atvejais kainų lygis gali būti diferencijuojamas tik proporcingai, remiantis objektyviu pagrindimu.
5. Įkrovimo prieigų operatoriai visose savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo stotelėse aiškiai pateikia informaciją apie *ad hoc* kainą, kad galutiniams naudotojams ši informacija būtų žinoma prieš pradedant įkrovimo seansą. Ši informacija apima visas kainos dedamąsias, kurias operatorius taiko įkrovimo seanso kainai apskaičiuoti, pvz., seanso kainą, minutės kainą arba kWh kainą.

Viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia yra 50 kW arba didesnė ir kurios įrengtos po 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos, atveju ir 2 dalies trečioje pastraipoje nurodytų įkrovimo prieigų atveju ši informacija aiškiai nurodoma įkrovimo stotelėje.
6. Judumo paslaugų teikėjų nustatomos kainos galutiniams naudotojams turi būti pagrįstos, skaidrios ir nediskriminacinės. Judumo paslaugų teikėjai visą informaciją apie taikomas kainas galutiniams naudotojams pateikia prieš šioms pradedant įkrovimo seansą ir konkrečiai apie jų pageidaujamą įkrovimo seansą, tam naudodami laisvai prieinamas, plačiai naudojamas elektronines priemones, aiškiai atskirdami visas kainos dedamąsias, įskaitant taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas. Mokesčiai turi būti pagrįsti, skaidrūs ir nediskriminaciniai. Už tarpvalstybinį e. tarptinklinio ryšio paslaugų teikimą netaikomi jokie papildomi mokesčiai.

7. Ne vėliau kaip per 1 metus nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos viešai prieinamos įkrovimo prieigos būtų skaitmeniniais ryšiais susietos įkrovimo prieigos.
8. Įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose viešai prieinamose įprastos galios įkrovimo prieigose, įrengtose arba renovuotose po 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos, būtų galimas išmanusis įkrovimas.
10. Ne vėliau kaip per 1 metus nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose viešai prieinamose nuolatinės srovės įkrovimo prieigose būtų įrengtas stacionarus įkrovimo kabelis.
11. Jeigu įkrovimo prieigos operatorius nėra tos prieigos savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia įkrovimo prieigą, kurios techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų įvykdyti 3, 7, 8 ir 10 dalyse nustatytą pareigą.

6 straipsnis

Su kelių transporto priemonėms skirta vandenilio pildymo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas būtinas viešai prieinamų vandenilio degalinių skaičius.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. TEN-T pagrindiniame tinkle ne rečiau kaip kas 200 km būtų įrengta viešai prieinama vandenilio degalinė, kurioje būtų įrengtas bent 700 barų dozatorius.

Valstybės narės turi išanalizuoti, kurioje vietoje geriausia įrengti tokias degalines, ir visų pirma apsvarstyti galimybę jas įrengti miestų transporto mazguose arba netoli jų, arba daugiarūšio transporto mazguose, kur paslaugos galėtų būti teikiamos ir kitų rūšių transportui.

2. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 1 dalies antroje pastraipoje nurodyti didžiausi leidžiami atstumai.

3. *Viešai prieinamos degalinės operatorius arba, jeigu operatorius nėra tos degalinės savininkas, tos degalinės savininkas jų abiejų tarpusavio susitarimu užtikrina, kad degalinė būtų suprojektuota taip, kad ja galėtų naudotis lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės. [...]*

7 straipsnis

Vandenilio pildymo infrastruktūra

1. Vandenilio degalinių operatoriai jų eksploatuojamose viešai prieinamose degalinėse galutiniams naudotojams suteikia galimybę pildyti degalus *ad hoc*.

Degalų pildymas *ad hoc* turi būti įmanomas visose viešai prieinamose vandenilio degalinėse, naudojant Sąjungoje plačiai naudojamą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu tų degalinių operatoriai priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

- a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;
- b) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles.

Šioje dalyje nustatyti reikalavimai taikomi nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos toms viešai prieinamoms degalinėms, kurios įrengtos po tos datos. Viešai prieinamose degalinėse, įrengtose iki tos datos, tie reikalavimai taikomi praėjus 6 mėnesiams nuo tos datos.

Jeigu vandenilio pildymo punkto operatorius nėra to punkto savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia vandenilio pildymo punktą, kurio techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų įvykdyti šioje dalyje nustatytą įpareigojimą.

2. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tam tikrais atvejais kainų lygis gali būti diferencijuojamas remiantis objektyviu pagrindu.
3. Vandenilio pildymo punktų operatoriai informaciją apie kainas savo eksploatuojamose degalinėse pateikia prieš prasidedant degalų pildymo seansui.
4. Viešai prieinamų degalinių operatoriai gali klientams teikti vandenilio pildymo paslaugas pagal sutartį, taip pat ir kitų judumo paslaugų teikėjų vardu bei jų pavedimu. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams nustato pagrįstas, skaidrias ir nediskriminacines kainas. Judumo paslaugų teikėjai visą informaciją apie taikomas kainas galutiniams naudotojams pateikia prieš šiems pradedant pildymo seansą ir konkrečiai apie jų pageidaujamą pildymo seansą, tam naudodami laisvai prieinamas, plačiai naudojamas elektronines priemones, aiškiai atskirdami vandenilio pildymo punkto operatoriaus nustatytos kainos dedamąsias, taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas.

8 straipsnis

Kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano infrastruktūra

Valstybės narės užtikrina, kad iki 2025 m. sausio 1 d. būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičius bent TEN-T pagrindiniame tinkle, kad suskystintu metanu varomos sunkiosios motorinės transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje, kai tam yra poreikis, išskyrus atvejus, kai išlaidos būtų per didelės, palyginti su nauda, įskaitant teigiamą poveikį aplinkai.

9 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad TEN-T jūrų uostuose jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams būtų užtikrintas būtinas elektros tiekimas nuo kranto. Tuo tikslu valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. sausio 1 d.:
 - a) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose laivų, prisišvartavusių prie krantinės, per paskutinius trejus metus vidutinis metinis įplaukimų į uostą skaičius didesnis kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių atveju viršijo 100, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių įplaukimo į uostą atvejų;
 - b) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose laivų, prisišvartavusių prie krantinės, per paskutinius trejus metus vidutinis metinis įplaukimų į uostą skaičius didesnis kaip 5 000 bruto tonų jūrų ro-ro keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų atveju viršijo 40, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų ro-ro keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų įplaukimo į uostą atvejų;
 - c) TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose laivų, prisišvartavusių prie krantinės, per paskutinius trejus metus vidutinis metinis įplaukimų į uostą skaičius didesnis kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų ro-ro keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, atveju viršijo 25, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų ro-ro keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, įplaukimo į uostą atvejų.

2. [„FuelEU Maritime“] 5 straipsnio 3 dalies a, b, c, da³¹ ir f punktuose nurodytų laivų įplaukimai į uostą neskaičiuojami pagal 1 dalį bendro prisišvartavusių atitinkamo uosto krantinėje laivų įplaukimų į uostą skaičiaus nustatymo tikslais.
3. Jei TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas yra saloje, atokiausiame regione, kaip nurodyta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje, arba Seutos ir Meliljos teritorijoje, kuri nėra tiesiogiai prijungta prie žemyninės dalies elektros tinklo, arba atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos atveju – prie kaimyninės šalies elektros tinklo, 1 dalis netaikoma tol, kol tokia jungtis nebaigta arba nėra pakankamai vietoje pagaminamos elektros energijos iš neiškastinių energijos šaltinių, kad būtų patenkinti salos, atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos poreikiai.

10 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto vidaus vandenų uostuose susiję tikslai

Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) ne vėliau kaip 2025 m. sausio 1 d. visuose TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekama elektra;
- b) ne vėliau kaip 2030 m. sausio 1 d. visuose TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekama elektra.

³¹ Pasiūlymo dėl „FuelEU Maritime“ 5 straipsnio 3 dalies da punktas išdėstytas taip:
da) kurie negali prisijungti prie elektros energijos tiekimo nuo kranto, nes išimtinėmis aplinkybėmis kyla pavojus elektros tinklo stabilumui dėl nepakankamos nuo kranto tiekiamos elektros energijos, kad būtų galima patenkinti prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikį;

11 straipsnis

Su suskystinto metano tiekimu jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2025 m. sausio 1 d. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, nurodytuose 2 dalyje, būtų įrengtas tinkamas suskystinto metano pildymo punktų skaičius, kad jūrų laivai galėtų judėti TEN-T pagrindiniame tinkle. Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.
2. Valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustato, kuriuose TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turi būti užtikrinta galimybė naudotis suskystinto metano pildymo punktais, kaip nurodyta 1 dalyje, taip pat atsižvelgdamos į realius rinkos poreikius ir raidą.

12 straipsnis

Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuose TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklų oro uostuose būtų užtikrintas elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams ne vėliau kaip:
 - a) 2025 m. sausio 1 d. – visose kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komerciniams skrydžiams;
 - b) 2030 m. sausio 1 d. – visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komerciniams skrydžiams.
- 1a. Valstybės narės gali atleisti TEN-T tinklo oro uostus, kurie per pastaruosius trejus metus vykdo mažiau kaip 10 000 komercinių skrydžių per metus, nuo pareigos tiekti elektros energiją visose nutolusiose aikštelėse stovintiems orlaiviams.
2. Ne vėliau kaip nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad pagal 1 dalį tiekiama elektros energija būtų gaunama iš elektros energijos tinklo arba būtų pagaminta vietoje nenaudojant iškastinio kuro.

13 straipsnis

Nacionalinės politikos sistemos

1. Ne vėliau kaip 2024 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė parengia ir Komisijai atsiunčia nacionalinės transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo politikos sistemos projektą.

a) Nacionalinės politikos sistemą sudaro bent šie elementai:

- 1) transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos dabartinės padėties ir būsimos raidos vertinimas, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą ir, kai aktualu, į tarpvalstybinį tęstinumą;
- 2) nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriems šiame reglamente nustatyti privalomi nacionaliniai planiniai rodikliai;
- 3) politika ir priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti šios dalies 2 punkte nurodyti privalomi tikslai ir uždaviniai;
- 4) priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti priklausomuose transporto priemonių parkuose, visų pirma įkrovimo stoteles ir vandenilio degalines, skirtus viešojo transporto paslaugoms, ir įkrovimo stoteles, skirtas dalijimosi automobiliu paslaugoms, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė;
- 5) priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiojoje erdvėje, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė;
- 6) alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, visų pirma viešai prieinamų įkrovimo prieigų, populiarinimo priemonės, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė;

- 7) priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamą didelės galios įkrovimo prieigų skaičių, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė;
- 7a) priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, taip pat geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo elektros energijos sistemoje masto, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė;
- 8) priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir neįgaliesiems, pagal Direktyvoje 2019/882 nustatytus prieinamumo reikalavimus;
- 9) priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu, kai tokias priemones valstybė narė planuoja arba priėmė.

b) Nacionalinės politikos sistemą gali sudaryti šie elementai:

- 1) alternatyviųjų degalų infrastruktūros, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, diegimo oro uostuose planas, pavyzdžiui, apimantis orlaiviams skirtus vandenilio pildymo ir įkrovimo sprendimus;
- 2) alternatyviųjų degalų, pavyzdžiui, elektros ir vandenilio, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose planas, apimantis uosto paslaugas, apibrėžtas Reglamente (ES) 2017/352³²;

³² 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

- 3) alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose planas, pavyzdžiui, apimantis vandenilį, amoniaką ir elektrą;
 - 4) vidaus vandens kelių transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo planas, pavyzdžiui, apimantis vandenilį ir elektrą;
 - 5) diegimo planas, skirtas vandeniliu varomiems traukiniams arba elektriniams traukiniams su baterijomis tinklo segmentuose, kurie nebus elektrifikuoti, apimantis tikslus, pagrindinius etapus ir reikiamą finansavimą;
 - 6) su šio punkto 1, 2, 3, 4 ir 5 papunkčiais susiję alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionaliniai tikslai ir uždaviniai, kuriems šiame reglamente nenustatyta privalomų planinių rodiklių.
2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų atsižvelgta į jų teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius.
 3. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose prireikus būtų tinkamai atsižvelgiama į regioninių ir vietos valdžios institucijų interesus, visų pirma, kai tai susiję su viešojo transporto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, taip pat į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų interesus.
 4. Valstybės narės prireikus bendradarbiauja konsultuodamosi arba rengdamos bendras politikos sistemas, siekdamos užtikrinti, kad šio reglamento tikslams pasiekti būtinos priemonės būtų nuoseklios ir suderintos. Visų pirma valstybės narės bendradarbiauja alternatyviųjų degalų naudojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo vandens transporto sektoriuje strategijų klausimais. Valstybėms narėms bendradarbiauti padeda Komisija.
 5. Alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės įgyvendinamos laikantis SESV nustatytų atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių.
 6. Kiekviena valstybė narė viešai skelbia savo nacionalinės politikos sistemos projektą ir visuomenei iš anksto užtikrina veiksmingas galimybes dalyvauti rengiant nacionalinės politikos sistemos projektą. [...]

7. Komisija įvertina nacionalinių politikos sistemų projektus ir ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo nacionalinių politikos sistemų projektų pateikimo, kaip nurodyta 1 dalyje, gali pateikti rekomendacijas valstybei narei. Tose rekomendacijose gali būti visų pirma aptariama:

- a) tikslų ir uždavinių užmojo mastas siekiant įvykdyti 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsniuose nustatytus įpareigojimus;
- b) politika ir priemonės, susijusios su valstybių narių tikslais ir uždaviniais.

8. Kiekviena valstybė narė savo galutinėje nacionalinėje politikos sistemoje deramai atsižvelgia į visas Komisijos rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė neatsižvelgia į rekomendaciją arba kurią nors esminę jos dalį, ji Komisijai pateikia rašytinį paaiškinimą.
9. Iki 2025 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė praneša Komisijai apie savo galutinę nacionalinę politikos sistemą.

14 straipsnis

Ataskaitų teikimas

- 1. Kiekviena valstybė narė pirmą kartą iki 2027 m. sausio 1 d., o po to kas dvejus metus Komisijai pateikia atskirąją nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimo nacionalinę pažangos ataskaitą.
- 2. Pažangos ataskaitoje [...] pateikiama I priede nurodyta informacija ir, kai tinkama, į ją įtraukiamas atitinkamas 13 straipsnyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pagrindimas.

3. Valstybės narės vėliausiai 2024 m. birželio 30 d., o po to periodiškai kas ketverius metus įvertina, kaip, įrengus įkrovimo prieigas ir jas eksploatuojant, galėjo didėti elektrinių transporto priemonių indėlis į energetikos sistemos lankstumą, įskaitant jų dalyvavimą balansavimo rinkoje, ir į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo masto didinimą. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų rūšių įkrovimo prieigas – tiek viešąsias, tiek privačiąsias – ir pateikiamos rekomendacijos dėl rūšies, pagalbinių technologijų ir geografinio paskirstymo, kad naudotojams būtų lengviau savo elektrines transporto priemones integruoti į sistemą. Vertinimas skelbiamas viešai. Valstybės narės gali paprašyti reguliavimo institucijos atlikti šį vertinimą. Remdamosi vertinimo rezultatais, valstybės narės prireikus imasi tinkamų priemonių, kad būtų diegiamos papildomos įkrovimo prieigos, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytą pažangos ataskaitą. Į vertinimą ir priemones atsižvelgia sistemos operatoriai, rengdami Direktyvos (ES) 2019/944 32 straipsnio 3 dalyje ir 51 straipsnyje nurodytus tinklo plėtros planus.
4. Remdamosi perdavimo sistemos operatorių ir skirstymo sistemos operatorių indėliu, valstybių narių reguliavimo institucijos ne vėliau kaip iki 2024 m. birželio 30 d., o vėliau periodiškai kas ketverius metus įvertina potencialų abikrypčio įkrovimo indėlį į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo elektros energijos sistemoje masto didėjimą. Tas vertinimas skelbiamas viešai. Remdamosi vertinimo rezultatais valstybės narės prireikus imasi tinkamų priemonių, kuriomis pakoreguoja abikrypčio įkrovimo prieigų prieinamumą ir geografinį pasiskirstymą privačiojoje erdvėje, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytą pažangos ataskaitą.

14a straipsnis

Nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų turinys, struktūra ir formatas

Ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos Komisija patvirtina gaires ir šablonus, susijusius su nacionalinių politikos sistemų turiniu, struktūra bei formatu ir nacionalinių pažangos ataskaitų turiniu – informaciją apie tas sistemas ir ataskaitas valstybės narės turi pateikti atitinkamai pagal 13 straipsnį ir 14 straipsnio 1 dalį. Komisija gali patvirtinti gaires ir šablonus, siekdama palengvinti veiksmingą kitų šio reglamento nuostatų taikymą visoje Sąjungoje.

15 straipsnis

Nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų peržiūra

1. Iki 2026 m. sausio 1 d. Komisija įvertina nacionalines politikos sistemas, apie kurias valstybės narės praneša pagal 13 straipsnio 9 dalį, ir Europos Parlamentui bei Tarybai pateikia tų nacionalinių politikos sistemų ir jų derėjimo Sąjungos lygmeniu vertinimo ataskaitą, į kurią įtraukiamas 13 straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pirmasis įvertinimas.
2. Komisija įvertina valstybių narių pagal 14 straipsnio 1 dalį pateiktas nacionalines pažangos ataskaitas ir prireikus teikia rekomendacijas valstybėms narėms, kad būtų pasiekti šiame reglamente nustatyti uždaviniai ir įvykdyti įpareigojimai. Atsižvelgdamos į šias rekomendacijas valstybės narės per šešis mėnesius nuo Komisijos rekomendacijų pateikimo gali paskelbti atnaujintą savo nacionalinę pažangos ataskaitą.
3. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie savo atliktą nacionalinių pažangos ataskaitų įvertinimą praėjus vieniems metams po to, kai valstybės narės pateikia tas pažangos ataskaitas pagal 14 straipsnio 1 dalį. Joje įvertinama:
 - a) pažanga, padaryta valstybių narių siekiant tikslų ir uždavinių;
 - b) plėtros darna Sąjungos lygmeniu.

4. Remdamasi valstybių narių nacionalinėmis politikos sistemomis, nacionalinėmis pažangos ataskaitomis ir ataskaitomis, teikiamomis atitinkamai pagal 13 straipsnio 9 dalį, 14 straipsnio 1 dalį ir 16 straipsnio 1 dalį, Komisija skelbia ir reguliariai atnaujina kiekvienos valstybės narės pateiktą informaciją apie nacionalinius tikslus ir uždavinius, susijusią su:
- a) viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir stotelių skaičiumi, atskiriant lengvosios transporto priemonėms skirtas įkrovimo prieigas ir sunkiosios transporto priemonėms skirtas įkrovimo prieigas, taip pat laikantis III priede nustatytos klasifikacijos;
 - b) viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų skaičiumi;
 - c) elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų ir vidaus vandenų uostuose;
 - d) elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;
 - e) suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų ir vidaus vandenų uostuose;
 - f) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi;
 - g) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų suslėgtųjų gamtinių dujų pildymo punktų skaičiumi;
 - h) kitų alternatyviųjų degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklo jūrų ir vidaus vandenų uostuose;
 - i) kitų alternatyviųjų degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;
 - j) geležinkelio transportui skirtais alternatyviųjų degalų pildymo punktais ir įkrovimo prieigomis.

16 straipsnis

Pažangos stebėjimas

1. Iki metų, einančių po šio 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos, kovo 31 d., o vėliau kasmet iki tos pačios dienos valstybės narės, laikydamosi III priedo reikalavimų, Komisijai praneša bendrą suvestinę įkrovimo prieigų atiduodamąją galią, viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičių ir registruotų elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių, turėtų jų teritorijoje ankstesnių metų gruodžio 31 d., skaičių.
2. Nedarant poveikio SESV 258 straipsnyje nustatyta procedūrai, jeigu iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytų teiktinų duomenų arba iš bet kurios Komisijos turimos informacijos matyti, kad kyla pavojus, jog valstybė narė nepasieks savo nacionalinių tikslų, nurodytų 3 straipsnio 1 dalyje, Komisija gali pateikti atitinkamą išvadą ir rekomenduoti, kad atitinkama valstybė narė imtųsi taisomųjų priemonių nacionaliniams tikslams pasiekti. Per tris mėnesius nuo Komisijos išvados gavimo atitinkama valstybė narė praneša Komisijai apie taisomąsias priemones, kurias ji planuoja įgyvendinti, kad pasiektų 3 straipsnio 1 dalyje nustatytus tikslus, įskaitant papildomus veiksmus, kuriuos valstybė narė ketina įgyvendinti, kad pasiektų tuos tikslus, ir aiškų veiksmų tvarkaraštį, pagal kurį galima įvertinti metinę pažangą siekiant tų tikslų. Komisijai nustačius, kad taisomosios priemonės yra patenkinamos, atitinkama valstybė narė atnaujina savo naujausią nacionalinę pažangos ataskaitą, kaip nurodyta 14 straipsnyje, įtraukdama į ją šias taisomąsias priemones, ir pateikia ją Komisijai.

17 straipsnis

Informacija naudotojams

1. Turi būti teikiama aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie motorines transporto priemones, kurias galima nuolat pasipildyti konkrečių rinkai tiekiamų degalų arba įkrauti įkrovimo prieigose. Ši informacija turi būti teikiama:
 - a) motorinių transporto priemonių vadovuose ir ant motorinių transporto priemonių (tai daro gamintojai), kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 40 punkte, kai tos transporto priemonės pateikiamos rinkai;
 - b) degalų pildymo ir įkrovimo prieigose (tai daro degalų pildymo punktų ir įkrovimo prieigų operatoriai), ir
 - c) motorinių transporto priemonių prekybos vietose (tai daro platintojai), kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 43 punkte.
2. 1 dalyje nurodytas transporto priemonių ir infrastruktūros suderinamumo identifikavimas, taip pat degalų ir transporto priemonių suderinamumo identifikavimas turi atitikti II priedo 9.1 ir 9.2 punktuose nurodytas technines specifikacijas. Tais atvejais, kai tokiuose standartuose pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemą, ta grafinė išraiška turi būti paprasta bei lengvai suprantama ir pateikiama aiškiai matoma forma:
 - a) ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių visuose degalų pildymo punktuose (tai daro tuos pildymo punktus eksploatuojantys operatoriai) nuo tos dienos, kurią degalai pateikiami rinkai;
 - b) ant motorinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojami ir kurioms tinkami tie degalai, visų degalų bakų dangtelių arba šalia jų ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose (tai daro gamintojai, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 40 dalyje), kai tokios motorinės transporto priemonės pateikiamos rinkai.

3. Kai degalinėje rodomos degalų kainos, valstybės narės užtikrina, kad informacijos tikslais pagal II priedo 9.3 punkte nurodytą bendrą alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodiką, kai tinkama, būtų pateikiamas atitinkamų vieneto kainų, visų pirma elektros ir vandenilio, palyginimas.
4. Kai į Europos standartus, kuriuose nustatomos degalų techninės specifikacijos, neįtrauktos ženklinimo nuostatos dėl atitikties tiems standartams, kai ženklinimo nuostatose nėra nuorodos į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, arba kai ženklinimo nuostatos nėra tinkamos šio reglamento tikslams pasiekti, Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus pagal 21 straipsnio 2 dalį, vienodo 1 ir 2 dalių įgyvendinimo tikslu gali:
 - a) įgalioti Europos standartizacijos organizacijas parengti suderinamumo ženklinimo specifikacijas,
 - b) nustatyti Sąjungos rinkai pateiktų degalų, kurie, Komisijos vertinimu, sudaro bent 1 % viso daugiau nei vienoje valstybėje narėje parduodamo kiekio, suderinamumo grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemą.
5. Atnaujinus atitinkamų Europos standartų ženklinimo nuostatas, priėmus įgyvendinimo aktus dėl ženklinimo arba, jei reikia, parengus naujus Europos alternatyviųjų degalų standartus, atitinkami ženklinimo reikalavimai turi būti taikomi praėjus 24 mėnesiams nuo atitinkamo jų atnaujinimo arba priėmimo visiems degalų pildymo punkтам bei įkrovimo priegoms ir visoms motorinėms transporto priemonėms, kai jos pateikiamos rinkai.

18 straipsnis

Su duomenimis susijusios nuostatos

1. Valstybės narės paskiria identifikavimo duomenų registravimo organizaciją (toliau – IDRO). Ne vėliau kaip per vienus metus nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos IDRO išduoda ir tvarko unikalius identifikavimo kodus, skirtus bent įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams identifikuoti.
2. Ne vėliau kaip per vienus metus nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriai arba, remiantis jų tarpusavio susitarimu, tų punktų savininkai užtikrina, kad būtų prieinami statiniai ir dinaminiai duomenys apie jų eksploatuojamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusias paslaugas, kurias jie teikia arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis nemokamai. Pateikiami šių rūšių duomenys:
 - a) statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
 - i) įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų geografinė padėtis,
 - ii) jungčių skaičius,
 - iii) neįgaliesiems skirtų automobilių stovėjimo vietų skaičius,
 - iv) įkrovimo stotelės ir degalinės savininko ir operatoriaus kontaktinė informacija;
 - v) darbo valandos.

- b) papildomi statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas:
 - i) identifikavimo (ID) kodai, bent jau įkrovimo prieigos kodas,
 - ii) jungties tipas,
 - iii) srovės rūšis (kintamoji / nuolatinė srovė),
 - iv) atiduodamoji galia (kW).
- c) dinaminiai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
 - i) veikimo būseną (veikia / neveikia),
 - ii) prieinamumas (naudojama / nenaudojama),
 - iii) *ad hoc* kaina.

Reikalavimai, nustatyti c punkte, netaikomi viešosioms įkrovimo prieigoms, už kurių teikiamą įkrovimo paslaugą nereikia mokėti.

- 3. Ne vėliau kaip per 15 mėnesių nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos valstybės narės užtikrina, kad 2 dalyje nurodyti duomenys būtų atvirai ir nediskriminuojamai prieinami visiems suinteresuotiesiems subjektams per jų nacionalinius prieigos centrus, laikantis atitinkamų Deleguotojo reglamento (ES) 2022/670³³ nuostatų, susijusių su tokiais duomenimis, ir laikantis kitų papildomų specifikacijų, kurios gali būti priimtose pagal 4a dalį.
- 4. Komisijai pagal 20 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais prie 2 dalyje nurodytų duomenų tipų pridedami papildomi duomenų tipai, susiję su viešai prieinamomis įkrovimo prieigomis ir alternatyviųjų degalų pildymo punktais arba paslaugomis, kurios yra neatsiejamai susijusios su tokia infrastruktūra ir kurias tokios infrastruktūros operatoriai teikia patys arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis, atsižvelgiant į technologinę plėtrą arba naujas rinkai teikiamas paslaugas.

³³ 2022 m. vasario 2 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/670, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis (OL L 122, 2022 6 23, p. 1).

- 4a. Komisija pagal 21 straipsnio 2 dalį priimtais įgyvendinimo aktais gali:
- a) priimti specifikacijas, papildančias Deleguotajame reglamente (ES) 2022/670 nustatytas specifikacijas, susijusias su duomenų formatu, dažnumu ir kokybe, kokiais turėtų būti pateikiami 2 dalyje ir pagal 4 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti duomenys;
 - b) nustatyti išsamias procedūras, kuriomis sudaromos sąlygos ir galimybės naudotis pagal šį straipsnį reikalaujamais duomenimis.

Pagal šią dalį priimtais įgyvendinimo aktais nedaromas poveikis Direktyvai 2010/40/ES ir ja remiantis priimtiems deleguotiesiems ir įgyvendinimo aktams.

5. 4 ir 4a dalyse nurodytuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose nustatomi pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, kol juose esančios nuostatos arba jų pakeitimai tampa privalomi įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriams ar savininkams.

19 straipsnis

Bendrosios techninės specifikacijos

1. Turi būti laikomasi II priede nustatytų techninių specifikacijų. [...] 6. Pagal Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 10 straipsnį Komisija gali prašyti Europos standartizacijos organizacijų parengti Europos standartus, kuriuose būtų nustatytos šio reglamento II priede nurodytų sričių, kuriose Komisija nepatvirtino bendrų techninių specifikacijų, techninės specifikacijos.

7. Komisijai pagal 20 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas ir papildomas II priedas:

- a) nustatant tame priede išvardytų sričių technines specifikacijas, kad būtų užtikrintas visiškas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros techninis sąveikumas, susijęs su fizinėmis jungtimis, ryšiais ir prieiga riboto judumo asmenims tų sričių objektuose;
- b) atnaujinant tame priede pateiktose techninėse specifikacijose nurodytų standartų nuorodas.

Kai tokie deleguotieji aktai turi būti taikomi esamoms infrastruktūroms, tie aktai grindžiami sąnaudų ir naudos analize, pateikiama Europos Parlamentui ir Tarybai kartu su tais deleguotaisiais aktais.

8. *7 dalyje nurodytuose deleguotuosiuose aktuose numatomi pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, kol juose pateiktos techninės specifikacijos arba jų pakeitimai tampa privalomi tos infrastruktūros atžvilgiu. [...]*

20 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

- 1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
- 2. 18 ir 19 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 18 ir 19 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
- 3a. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 18 ir 19 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas trimis mėnesiais.

21 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

22 straipsnis

Peržiūra

1. Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri šio reglamento nuostatas, susijusias su sunkiosiomis transporto priemonėmis, ir, kai tinkama, pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą [...]. Šiai peržiūrai pagrįsti Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia sunkiosioms transporto priemonėms skirtą technologinės parengties ir parengimo rinkai ataskaitą. Šioje ataskaitoje atsižvelgiama į pirmąsias rinkos preferencijų apraiškas. Joje taip pat atsižvelgiama į iki tos datos pasiektus technologinius ir standartų pokyčius ir pokyčius, kurių tikimasi trumpuoju laikotarpiu, visų pirma susijusių su įkrovimo ir degalų pildymo standartais bei technologijomis, pavyzdžiui, didelės galios įkrovimo standartais, elektrifikuotojo kelio sistemomis ir skystuoju vandeniliu. Kalbant apie vandenilio degalines, Komisija turi toliau svarstyti 6 straipsnio 1 dalyje nurodytą datą, atsižvelgdama į technologijų ir rinkos pokyčius, poreikį nustatyti minimalų tų degalinių pajėgumą, taip pat reikalavimų dėl vandenilio degalinių diegimo TEN-T visuotiniame tinkle išplėtimo tinkamumą ir datą.
2. Iki 2026 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija peržiūri šį reglamentą ir, kai tinkama, pateikia pasiūlymą jį iš dalies pakeisti. Komisija visų pirma peržiūri, ar 5 straipsnio 2 dalyje nurodytos elektroninės mokėjimo priemonės tebėra tinkamos. Ji taip pat įvertina, ar 3 straipsnio 2b ir 2c dalyse ir 4 straipsnio 1c ir 1d dalyse nurodytos eismo ribinės vertės tebėra aktualios, atsižvelgiant į numatomą elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalies padidėjimą, palyginti su visu Sąjungoje važinėjančių transporto priemonių parku.

[...]

23 straipsnis

Panaikinimas

1. Direktyva 2014/94/ES, Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1745 ir Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1444 panaikinami nuo 24 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos.
2. Nuorodos į Direktyvą 2014/94/ES laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal IV priede pateiktą atitikties lentelę.

24 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas praėjus 6 mėnesiams nuo įsigaliojimo.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Ataskaitų teikimas

Reglamento 14 straipsnio 1 dalyje nurodytą nacionalinę pažangos ataskaitą turi sudaryti bent šie elementai:

1. tikslų nustatymas

- a) transporto priemonių naudojimo masto 2025, 2030 ir 2035 m. gruodžio 31 d. projekcijos:
 - lengvosios kelių transporto priemonės, atskirai nurodant elektrines transporto priemones su baterijomis, laidu įkraunamas hibridines transporto priemones ir vandenilines transporto priemones;
 - sunkiosios kelių transporto priemonės, atskirai nurodant elektrines transporto priemones su baterijomis ir vandenilines transporto priemones;
- b) 2025, 2030 ir 2035 m. gruodžio 31 d. tikslai:
 - elektrinių lengvųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra: įkrovimo stotelių skaičius ir atiduodamoji galia (įkrovimo stotelės klasifikuojamos pagal šio reglamento III priedą);
 - viešai neprieinamų įkrovimo stotelių, skirtų lengvosioms transporto priemonėms, plėtra, jei taikytina; [...] elektrinių sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra: įkrovimo stotelių skaičius ir atiduodamoji galia;
 - viešai neprieinamų įkrovimo stotelių, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms, plėtra, jei taikytina;
 - vandenilio degalinės: degalinių skaičius, pajėgumas ir esama jungtis;
 - prie kelių įrengtos suskystinto metano degalinės: degalinių skaičius ir pajėgumas;
 - suskystinto metano pildymo punktai TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, įskaitant vietą (uostą) ir pajėgumus kiekviename uoste;
 - elektros tiekimas nuo kranto TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, įskaitant tikslią vietą (uostą) ir kiekvieno uoste esančio įrenginio pajėgumą;
 - elektros tiekimas nuo kranto TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostuose, įskaitant vietą (uostą) ir pajėgumą;
 - elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams, įrenginių skaičius kiekviename TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uoste;

- jei taikytina, kiti nacionaliniai tikslai ir uždaviniai, kuriems nenustatyta ES masto privalomų nacionalinių planinių rodiklių. Ataskaitoje turi būti nurodyta uostų, oro uostų ir geležinkelių alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrenginių vieta ir pajėgumas arba dydis;
- 2. naudojimo mastas: kai nurodomos 1 punkto b papunktyje nurodytos kategorijos, ataskaitose turi būti pateikta informacija apie tos infrastruktūros naudojimą;
- 3. įvairių rūšių transporto (kelių, geležinkelių, vandens ir oro) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo tikslų, apie kuriuos pranešta, įgyvendinimo lygis:
 - 1 dalies b punkte nurodytų visų rūšių transportui skirtos infrastruktūros (jei taikytina, visų pirma elektrinių transporto priemonių įkrovimo stotelių, elektrifikuotojo kelio sistemos (jei taikytina), vandenilio degalinių, elektros tiekimo nuo kranto jūrų ir vidaus vandenų uostuose, suskystinto metano bunkeravimo TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, kitos alternatyviųjų degalų infrastruktūros uostuose, elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams) diegimo tikslų įgyvendinimo lygis;
 - kai nurodomos įkrovimo prieigos, pateikiamas viešosios ir privačios infrastruktūros santykis;
 - alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas miestų transporto mazguose;
- 3a. Nukrypti leidžiančios nuostatos peržiūra pagal 3 straipsnio 2b dalį;
- 4. teisinės priemonės: informacija apie teisinės priemonės, kurios gali būti teisėkūros, reguliavimo ir administracinės priemonės alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimui remti, pavyzdžiui, statybos leidimai, leidimai įrengti automobilių stovėjimo aikštelę, įmonių aplinkosauginio veiksmingumo sertifikavimas ir degalinių koncesijos;
- 5. informacija apie politikos priemonės, kuriomis remiamas nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimas, be kita ko:
 - tiesioginės paskatos įsigyti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės arba plėtoti infrastruktūrą,
 - galimybė pasinaudoti mokesčių paskatomis, taip propaguojant alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės ir atitinkamą infrastruktūrą,
 - viešųjų pirkimų naudojimas alternatyviųjų degalų naudojimui remti, įskaitant bendrą pirkimą;
 - su paklausa susijusios nefinansinės paskatos, pavyzdžiui, galimybė lengviau patekti į apribotųjų zonas, automobilių statymo politika ir specialios eismo juostos;

6. viešojo diegimo ir gamybos rėmimas, be kita ko:
- valstybės biudžeto lėšos, kasmet skiriamos alternatyviųjų degalų infrastruktūrai diegti, paskirstytos pagal alternatyviųjų degalų rūšis ir transporto rūšis (kelių, geležinkelių, vandens ir oro);
 - valstybės biudžeto lėšos, kasmet skiriamos alternatyviųjų degalų technologijų gamybos įmonėms remti, paskirstytos pagal alternatyviuosius degalus;
 - konkrečių poreikių, atsirandančių alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pradiniam etape, aptarimas;
7. moksliniai tyrimai, technologinė plėtra ir demonstracinė veikla: metinis viešasis biudžetas, skirtas alternatyviųjų degalų moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir demonstracinei veiklai remti.

Techninės specifikacijos**1. Elektros tiekimo kelių transportui techninės specifikacijos****1.1. Motorinėms transporto priemonėms skirtos įprastos galios įkrovimo priegios:**

- sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose kintamosios srovės įprastos galios įkrovimo priegiose įrengiami bent kištukiniai lizdai arba transporto priemonės 2 tipo jungtys, atitinkantys standartą EN 62196-2:2017.
- sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose nuolatinės srovės įprastos galios įkrovimo priegiose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-3:2014.

1.2. Motorinėms transporto priemonėms skirtos didelės galios įkrovimo priegios:

- sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose kintamosios srovės didelės galios įkrovimo priegiose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-2:2017;
- sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose nuolatinės srovės didelės galios įkrovimo priegiose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-3:2014.
- L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo priegios: [...] Viešosiose kintamosios srovės įkrovimo priegiose, skirtose L kategorijos elektrinėms transporto priemonėms iki 3,7 kW, sąveikumo tikslais turi būti įrengtas bent vienas iš šių elementų:
 - a) 3A tipo kištukiniai lizdai arba transporto priemonės jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017 (įkraunant 3 režimu);
 - b) kištukiniai lizdai, atitinkantys standartą IEC 68844-1:2002+A1:2006+A2:2013 (įkraunant 1 arba 2 režimu);
- sąveikumo tikslais L kategorijos elektrinėms transporto priemonėms, kurių galia viršija 3,7 kW, skirtose viešai prieinamose kintamosios srovės įkrovimo priegiose įrengiami bent kištukiniai lizdai arba transporto priemonės 2 tipo jungtys, atitinkantys standartą EN 62196-2:2017.

- 1.3. Elektrinių autobusų įprastos ir didelės galios įkrovimo prieigos:
- sąveikumo tikslais elektriniams autobusams skirtose kintamosios srovės įprastos ir didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017;
 - sąveikumo tikslais elektriniams autobusams skirtose nuolatinės srovės įprastos ir didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Elektrinių autobusų kontaktinės sąsajos automatiniam įtaise, veikiančiame 4 įkrovimo režimu, taikant standartą EN 61851-23-1:2020, turi būti įrengtos bent mechaninės ir elektrinės sąsajos, kaip apibrėžta standarte EN 50696:2021 dėl:
- infrastruktūroje sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso (ASI) (pantografo)
 - ant transporto priemonės stogo sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso (ASI)
 - po transporto priemone sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso (ASI)
 - infrastruktūroje sumontuoto, prie transporto priemonės šono arba ant stogo prijungiamo automatinio prijungimo įtaiso (ASI).
- 1.4. Sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo (nuolatinės srovės) jungčių techninės specifikacijos.
- 1.5. Keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.6. Sunkiųjų transporto priemonių indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.7. Keleivinių automobilių ir lengvųjų transporto priemonių indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.8. Sunkiųjų transporto priemonių indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.9. Elektrinių autobusų indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.10. Elektrinių autobusų indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.11. Elektrifikuotojo kelio sistemos, skirtos dinaminiam oriniam elektros tiekimui pantografu sunkiosioms transporto priemonėms, techninės specifikacijos.

- 1.12. Elektrifikuotojo kelio sistemos, skirtos dinaminiam antžeminiam elektros tiekimui laidžiaisiais bėgiais keleiviniams automobiliams, lengvosioms transporto priemonėms ir sunkiosioms transporto priemonėms, techninės specifikacijos.
- 1.13. L kategorijos transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.14. Jeigu techniškai įmanoma, keleivinių automobilių ir lengvųjų transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.15. Jeigu techniškai įmanoma, sunkiųjų transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.16. Įkrovimo stotelių techninės specifikacijos, kuriomis užtikrinama prieiga neįgaliems naudotojams.

2. Elektrinių transporto priemonių įkrovimo ekosistemos ryšio techninės specifikacijos

- 2.1. Elektrinės transporto priemonės ir įkrovimo prieigos ryšio (ryšio tarp transporto priemonės ir elektros tinklo) techninės specifikacijos.
- 2.2. Įkrovimo prieigos ir įkrovimo prieigos valdymo sistemos ryšio (galinės sistemos ryšio) techninės specifikacijos.
- 2.3. Įkrovimo prieigos operatoriaus, elektromobilumo paslaugų teikėjų ir e. tarptinklinio ryšio platformų ryšio techninės specifikacijos.
- 2.4. Įkrovimo prieigos operatoriaus ir skirstymo sistemų operatorių ryšio techninės specifikacijos.

3. Vandenilio tiekimo kelių transportui techninės specifikacijos

- 3.1. Lauke esantys vandenilio pildymo punktai, kuriuose tiekiamas dujinis vandenilis, naudojamas kaip motorinių transporto priemonių degalai, turi atitikti bent standarte EN 17127:2020 aprašytus sąveikumo reikalavimus.
- 3.2. Vandenilio, tiekiamo motorinėms transporto priemonėms skirtuose vandenilio pildymo punktuose, kokybės charakteristikos turi atitikti standarte EN 17124:2022 aprašytus reikalavimus. Vandenilio kokybės užtikrinimo metodai taip pat aprašyti tame standarte [...].
- 3.3. Degalų tiekimo algoritmas turi atitikti standarto EN 17127:2020 reikalavimus.
- 3.4. Užbaigus jungčių sertifikavimo procesą pagal standartą EN ISO 17268:2020, motorinių transporto priemonių dujinio vandenilio pildymo jungtys turi atitikti bent šį standartą.
- 3.5. Sunkiosioms transporto priemonėms skirtų pildymo punktų, kuriuose tiekiamas dujinis (suslėgtas) vandenilis, jungčių techninės specifikacijos.
- 3.6. Sunkiosioms transporto priemonėms skirtų pildymo punktų, kuriuose tiekiamas suskystintas vandenilis, jungčių techninės specifikacijos.

3a. Kelių transportui skirto metano techninės specifikacijos

- 3a.1. Motorinėms transporto priemonėms skirti suslėgtųjų gamtinių dujų pildymo punktai turi atitikti 20,0 MPa matuoklio (200 barų) slėgį 15°C temperatūroje. Leidžiamas didžiausias degalų tiekimo slėgis – 26,0 MPa su „temperatūros kompensavimu“, kaip nurodyta standarte EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Jungties profilis turi atitikti JT EEK taisyklę Nr. 110 – joje daroma nuoroda į EN ISO 14469:2017.
- 3a.3. Motorinėms transporto priemonėms skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti degalų tiekimo slėgį, kuris būtų mažesnis nei didžiausias leidžiamasis darbinis transporto priemonės bako slėgis, kaip nurodyta standarte EN ISO 16924:2018 „Gamtinių dujų degalinės. Transporto priemonėms skirtos SGD stotys“. Be to, jungties profilis turi atitikti standartą EN ISO 12617:2017 „Kelių transporto priemonės. Suskystintų gamtinių dujų (SGD) pildymo jungtis –3,1 MPa jungtis“.

4. Elektros tiekimo jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui techninės specifikacijos

- 4.1. Elektros tiekimas jūrų laivams nuo kranto, įskaitant sistemų projektavimą, montavimą ir testavimą, turi atitikti standarto IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 technines specifikacijas, taikomas aukštosios įtampos kranto jungtims.
- 4.1a. Aukštos įtampos kranto jungties kištukai, kištukiniai lizdai ir laivo jungtys turi atitikti bent IEC 62613-1:2019 technines specifikacijas.
- 4.2. Elektros tiekimas vidaus vandenų laivams nuo kranto turi atitikti bent standartą EN 15869-2:2019 arba standartą EN 16840:2017, priklausomai nuo energijos poreikių.
- 4.3. Jūrų laivų baterijų elektros įkrovimo nuo kranto prieigų techninės specifikacijos, nurodant jūrų laivų sujungiamumą ir sistemų sąveikumą.
- 4.4. Vidaus vandenų laivų baterijų įkrovimo nuo kranto prieigų techninės specifikacijos, nurodant vidaus vandenų laivų sujungiamumą ir sistemų sąveikumą.
- 4.5. Laivo ir uosto elektros tinklo ryšio sąsajos automatinėse elektros tiekimo nuo kranto ir baterijų įkrovimo sistemose, skirtose jūrų laivams, techninės specifikacijos.
- 4.6. Laivo ir uosto elektros tinklo ryšio sąsajos automatinėse energijos tiekimo nuo kranto ir baterijų įkrovimo sistemose, skirtose vidaus vandenų laivams, techninės specifikacijos.
- 4.7. Jeigu techniškai įmanoma, vidaus vandenų laivų baterijų keitimo ir įkrovimo krantinėje esančiose stotelėse techninės specifikacijos.

- 5. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto vandenilio bunkeravimo techninės specifikacijos**
- 5.1. Vandeniliu varomiems jūrų laivams skirtų dujinio (suslėgto) vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 5.2. Vandeniliu varomiems vidaus vandenų laivams skirtų dujinio (suslėgto) vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 5.3. Vandeniliu varomiems jūrų laivams skirtų suskystinto vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 5.4. Vandeniliu varomiems vidaus vandenų laivams skirtų suskystinto vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 6. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto metanolio bunkeravimo techninės specifikacijos**
- 6.1. Metanoliu varomiems jūrų laivams skirtų [...] metanolio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 6.2. Metanoliu varomiems vidaus vandenų laivams skirtų [...] metanolio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 7. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto amoniako bunkeravimo techninės specifikacijos**
- 7.1. Amoniaku varomiems jūrų laivams skirtų [...] amoniako pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 7.2. Amoniaku varomiems vidaus vandenų laivams skirtų [...] amoniako pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 8. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirtų suskystinto metano pildymo punktų techninės specifikacijos**
- 8.1. Jūrų laivams, kuriems netaikomas Tarptautinis laivų, kuriais vežamos nesuskystintos dujos, statybos ir įrangos kodeksas (IGC kodeksas), skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti bent standartą EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Vidaus vandenų laivams skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti bent standartą EN ISO 20519:2017 (5.3–5.7 dalys) tik sąveikumo tikslais.

9. Techninės degalų ženklavimo specifikacijos

- 9.1. Etiketė „Degalai. Tinkamumo transporto priemonei identifikavimas. Vartotojui skirtos informacijos grafinė išraiška“ turi atitikti bent standartą EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. Etiketė „Transporto priemonių ir infrastruktūros suderinamumo identifikavimas. Vartotojui skirtos informacijos apie elektrinių transporto priemonių (EV) maitinimo šaltinį grafinė išraiška“ turi atitikti bent standartą EN 17186:2019.
- 9.3. Bendra alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodika, nustatyta Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/732.

Elektrinių transporto priemonių ir viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimo ataskaitų teikimo reikalavimai

1. Valstybės narės savo elektrinių transporto priemonių diegimo ataskaitas turi teikti pagal šias kategorijas:
 - elektrinės transporto priemonės su baterijomis, atskirai nurodant M1, N1, M2/3 ir N2/3 kategorijas,
 - laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės, atskirai nurodant M1, N1, M2/3 ir N2/3 kategorijas.
2. Valstybės narės savo viešųjų įkrovimo prieigų diegimo ataskaitas turi teikti pagal šias kategorijas:

Kategorija	Pakategorė	Didžiausia atiduodamoji galia	Apibrėžtis pagal šio reglamento 2 straipsnį
1 kategorija (kintamoji srovė)	Lėtojo kintamosios srovės įkrovimo prieiga, vienfazė	$P < 7,4 \text{ kW}$	Įprastos galios įkrovimo prieiga
	Vidutinio greičio kintamosios srovės įkrovimo prieiga, trifazė	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Greitojo kintamosios srovės įkrovimo prieiga, trifazė	$P > 22 \text{ kW}$	Didelės galios įkrovimo prieiga
2 kategorija (nuolatinė srovė)	Lėtojo nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$P < 50 \text{ kW}$	
	Greitojo nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$50 \text{ kW} \leq P \leq 150 \text{ kW}$	
	1 lygis – itin greito nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$150 \text{ kW} \leq P \leq 350 \text{ kW}$	
	2 lygis – itin greito nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$P > 350 \text{ kW}$	

3. Toliau nurodyti viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros duomenys turi būti teikiami atskirai lengvųjų transporto priemonių ir sunkiųjų transporto priemonių atveju:
 - kiekvienos 2 punkte nurodytos kategorijos įkrovimo prieigų skaičius;
 - įkrovimo stotelių skaičius pagal tas pačias kategorijas, kaip ir įkrovimo prieigų; [...]
 - bendra suvestinė įkrovimo stotelių atiduodamoji galia.

Atitikties lentelė

Direktyva 2014/94/ES	Šis reglamentas
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 3 dalis
2 straipsnis	2 straipsnis
-	3 straipsnis
-	4 straipsnis
4 straipsnis	5 straipsnis
-	6 straipsnis
-	7 straipsnis
6 straipsnio 4 dalis	8 straipsnis
-	9 straipsnis
-	10 straipsnis
6 straipsnio 1 dalis	11 straipsnis
-	12 straipsnis
3 straipsnis	13 straipsnis
10 straipsnis	14, 15 ir 16 straipsniai
7 straipsnis	17 straipsnis
	18 straipsnis
	19 straipsnis
8 straipsnis	20 straipsnis
9 straipsnis	21 straipsnis
	22 straipsnis
11 straipsnis	23 straipsnis
–	24 straipsnis
12 straipsnis	25 straipsnis
13 straipsnis	