



Briselē, 2022. gada 3. jūnijā
(OR. fr, en)

9585/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0223(COD)

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

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepr. dok. Nr.:	9111/22
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 559 final
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES – vispārēja pieeja

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots minētā priekšlikuma teksts, par kuru Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (Transports) 2022. gada 2. jūnija sanāksmē panāca vispārēju pieeju.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un
Padomes Direktīvu 2014/94/ES**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

- (1) Direktīvā 2014/94/ES ³ ir noteikts regulējums par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Komisijas paziņojumā ⁴ par minētās direktīvas piemērošanu norādīts uz uzlādes un uzpildes infrastruktūras nevienmērīgo attīstību visā Savienībā un sadarbības un lietošanas ērtuma trūkumu. Tajā norādīts, ka tā kā nav skaidras vienotas metodoloģijas mērķrādītāju noteikšanai un pasākumu pieņemšanai saskaņā ar Direktīvā 2014/94/ES prasītajiem valstu politikas regulējumiem, ir radusies situācija, ka mērķrādītāju noteikšanas un atbalsta rīcībpolitiku vērīenīgums dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras.
- (2) Dažādos Savienības tiesību instrumentos jau ir noteikti mērķrādītāji attiecībā uz atjaunīgajām degvielām. Piemēram, Direktīvā 2018/2001/ES ⁵ ir noteikts mērķrādītājs, proti, transporta degvielu jomā atjaunīgo energoresursu tirgus daļa 14 %.
- (3) Regulā (ES) 2019/631 ⁶ un Regulā (ES) 2019/1242 ⁷ jau ir noteikti CO₂ emisiju standarti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kā arī konkrētiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajiem instrumentiem būtu jāpaātrina īpaši bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana un tādējādi jārada pieprasījums pēc uzlādes un uzpildes infrastruktūras.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

- (4) Iniciatīvām "*ReFuelEU Aviation*" ⁸ un "*FuelEU Maritime*" ⁹ būtu jāveicina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana aviācijā un jūras transportā. Lai gan degvielas izmantošanas prasības ilgtspējīgu aviācijas degvielu jomā lielā mērā var balstīties uz esošo uzpildes infrastruktūru, ir vajadzīgas investīcijas stāvošu gaisa kuģu elektroapgādes jomā. Iniciatīvā "*FuelEU Maritime*" ir noteiktas prasības īpaši attiecībā uz krasta elektroenerģijas izmantošanu; tās var izpildīt tikai tad, ja *TEN-T* tīkla ostās krasta elektroapgāde tiek nodrošināta pienācīgā apmērā. Tomēr minētajās iniciatīvās nav noteikumu par vajadzīgo degvielas infrastruktūru, kuri ir priekšnosacījums mērķrādītāju sasniegšanai.
- (5) Tāpēc visi transporta veidi būtu jāaplūko vienā instrumentā, kurā būtu jāņem vērā alternatīvo degvielu daudzveidība. Bezemisiju spēka pārvada tehnoloģiju izmantošana dažādos transporta veidos ir dažādos attīstības posmos. Konkrēti, autotransporta nozarē strauji palielinās akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu skaits. Tirgū ir pieejami arī ūdeņraža degvielas elementu ceļu transportlīdzekļi. Turklāt pašlaik dažādos projektos un pirmajos komerciālajos pārvadājumos tiek izmantoti mazāki ūdeņraža un akumulatoru baterijas elektrokuģi un ar ūdeņraža degvielas elementiem darbināmi vilcieni, un turpmākajos gados ir gaidāma to pilnīga komercializācija. Savukārt aviācijas un ūdens transporta nozares joprojām ir atkarīgas no šķidrām un gāzveida degvielām, jo gaidāms, ka bezemisiju un mazemisiju spēka pārvada risinājumi tirgū ienāks tikai ap 2030. gadu un konkrēti aviācijas nozarē pat vēl vēlāk, un pilnīgai komercializācijai būs vajadzīgs laiks. Fosilo gāzveida vai šķidro degvielu izmantošana ir iespējama tikai atbilstoši stabili nostiprinātai skaidrai dekarbonizācijas iecerei, kas atbilst ilgtermiņa mērķim panākt klimatneitralitāti Savienībā, un tāpēc ir jāpalielina tādu atjaunīgo degvielu piemaisīšana vai aizstāšana ar tādām atjaunīgajām degvielām kā biometāns, modernās biodegvielas vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās, parafīna gāzveida un šķidrās degvielas.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) Šādas biodegvielas, parafīna un sintētiskās degvielas, kas aizstāj dīzeļdegvielu, benzīnu un reaktīvo dzinēju degvielu, var ražot no dažādām izejvielām, un tās var piemaisīt fosilajām degvielām ļoti augstā piemaisījuma attiecībā. Veicot nelielus pielāgojumus, tās var tehniski izmantot pašreizējās transportlīdzekļu tehnoloģijās. Atjaunīgo metanolu var izmantot arī iekšējo ūdensceļu navigācijā un tuvsatiksmes kuģošanā. Sintētiskām un parafīna degvielām ir potenciāls samazināt fosilās degvielas avotu izmantošanu transportlīdzekļu energoapgādē. Visas šīs degvielas var izplatīt, uzglabāt un lietot, izmantojot esošo infrastruktūru vai vajadzības gadījumā tāda paša veida infrastruktūru.
- (7) Paredzams, ka sašķidrinātajam metānam arī turpmāk būs nozīme jūras transportā, kur pašlaik nav pieejamas ekonomiski dzīvotspējīgas bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas. Paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju norādīts, ka bezemisiju jūras kuģi būs gatavi ienākšanai tirgū līdz 2030. gadam. Ņemot vērā kuģu ilgo darbību, flotes pārveidošanai būtu jānotiek pakāpeniski. Atšķirībā no jūras transporta iekšējos ūdensceļos, kur parasti izmanto mazākus peldlīdzekļus un attālumi ir īsāki, bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijām, piemēram, ūdeņraža un elektroenerģijas tehnoloģijām, būtu ātrāk jāienāk tirgū. Gaidāms, ka sašķidrinātajam metānam šajā nozarē vairs nebūs būtiska nozīme. Transporta degvielas, piemēram, sašķidrinātais metāns, arvien vairāk ir jādekarbonizē, piemēram, piemaisot sašķidrinātu biometānu vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās gāzveida e-degvielas (e-gāzi) vai aizstājot ar tām. Minētās dekarbonizētās degvielas var izmantot tajā pašā infrastruktūrā, kurā izmanto gāzveida fosilās degvielas, tādējādi ļaujot pakāpeniski pāriet uz dekarbonizētām degvielām.
- (8) Lielas noslodzes autotransporta nozarē sašķidrinātā metāna kravas automobiļi ir pilnībā gatavi ienākšanai tirgū. No vienas puses, kopīgie scenāriji, kas ir Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas un klimata mērķrādītāja plāna pamatā, kā arī pārskatītie "Gatavi mērķrādītājam 55 %" modelēšanas scenāriji liecina, ka gāzveida degvielām, kas arvien vairāk tiks dekarbonizētas, lielas noslodzes autotransporta jomā, īpaši tālsatiksmes segmentā, ir neliela nozīme. Turklāt gaidāms, ka *LPG* un *CNG* transportlīdzekļi, kuriem visā Savienībā jau ir pietiekams infrastruktūras tīkls, pakāpeniski tiks aizstāti ar bezemisiju transmisijām, un tāpēc, lai novērstu atlikušos trūkumus galvenajos tīklos, ir vajadzīga tikai ierobežota mērķtiecīga rīcībpolitika sašķidrinātā metāna infrastruktūras ieviešanai, kas vienlīdz var nodrošināt dekarbonizētas degvielas.

- (8.a) Ar šo regulu būtu jānosaka obligātie minimālie mērķrādītāji publiski pieejamas ceļu transportlīdzekļu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanai.
- (8.b) Publiski pieejami uzlādes vai uzpildes punkti ir, piemēram, publiski pieejami privāti uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas publiskos vai privātos īpašumos, arī publiskas autostāvvietas vai lielveikalu autostāvvietas. Uzlādes vai uzpildes punkts, kas atrodas privātā īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, būtu jāuzskata par publiski pieejamu arī gadījumos, kad piekļuve ir ierobežota konkrētai vispārējai lietotāju grupai, piemēram, klientiem. Automobiļu koplietošanas shēmu uzlādes vai uzpildes punkti būtu jāuzskata par publiski pieejamiem tikai tad, ja tie skaidri atļauj piekļuvi trešo personu lietotājiem. Uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas privātos īpašumos un kam var piekļūt tikai ierobežots noteiktu personu loks, piemēram, autostāvvietas biroju ēkās, kurām var piekļūt tikai darbinieki vai pilnvarotas personas, nebūtu jāuzskata par publiski pieejamiem uzlādes vai uzpildes punktiem.
- (8.c) Uzlādes stacija ir elektrotransportlīdzekļu uzlādei paredzēta fiziska iekārta. Katrai stacijai ir teorētiskā maksimālā izejas jauda, kas izteikta kW. Katrā stacijā ir vismaz viens uzlādes punkts, kurā vienlaikus var apkalpot tikai vienu transportlīdzekli. To transportlīdzekļu skaits, kurus stacijā var uzlādēt konkrētā laikā, ir atkarīgs no uzlādes punktu skaita attiecīgajā uzlādes stacijā. Ja konkrētajā laikā minētajā uzlādes stacijā tiek uzlādēti vairāk nekā viens transportlīdzeklis, maksimālā izejas jauda pa dažādiem uzlādes punktiem jāsadala tā, lai katram atsevišķam uzlādes punktam nodrošinātā jauda būtu mazāka nekā šīs stacijas izejas jauda. Uzlādes parku veido viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā, tostarp, attiecīgā gadījumā, tām blakus esošās īpašās stāvvietas. Lai sasniegtu šajā regulā noteiktos mērķrādītājus attiecībā uz uzlādes parkiem, minimālo izejas jaudu, kas vajadzīga minētajiem uzlādes parkiem, varētu nodrošināt viena vai vairākas uzlādes stacijas.

- (9) Mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana Savienībā ir bijusi nevienmērīga. Ja infrastruktūras nevienmērīgais sadalījums saglabātos, tiktu apdraudēta šādu transportlīdzekļu ienākšana tirgū, ierobežojot savienojamību Savienības mērogā. Ja saglabāsies rīcībpolitisko ieceru un pieeju atšķirības valstu līmenī, netiks nodrošināta ilgtermiņa noteiktība, kas vajadzīga būtiskām tirgus investīcijām. Tāpēc dalībvalstīm valsts līmenī piemērojamiem obligātiem minimālajiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina politiskās vadlīnijas un jāpapildina valstu politikas regulējumi. Šajā pieejā būtu jāapvieno valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, ar Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ar attālumu saistītiem mērķrādītājiem. Valstu mērķrādītājiem, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānodrošina, ka transportlīdzekļu skaita pieaugums katrā dalībvalstī tiek saskaņots ar pietiekamas publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešanu. *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka Savienības galvenos autoceļu tīklus pilnībā nosedz elektrouzlādes punkti, kas tādējādi nodrošina vieglu un netraucētu pārvietošanos visā Savienībā.
- (10) Valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānosaka, pamatojoties uz reģistrēto elektrotransportlīdzekļu kopējo skaitu attiecīgajā dalībvalstī, ievērojot vienotu metodoloģiju, kas ņem vērā tehnoloģiju attīstību, piemēram, elektrotransportlīdzekļu lielāku braukšanas attālumu vai to ātrās uzlādes punktu īpatsvara palielināšanos tirgū, kuros katrā uzlādes punktā var uzlādēt lielāku transportlīdzekļu skaitu nekā parastās jaudas uzlādes punktā. Metodoloģijā jāņem vērā arī akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu dažādie uzlādes veidi. Metodoloģijai, ar kuru nosaka valsts mērķrādītājus, kas balstās uz autoparka apmēru, pamatojoties uz publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras kopējo maksimālo izejas jaudu, būtu jānodrošina elastība dažādu uzlādes tehnoloģiju ieviešanā dalībvalstīs.

- (11) Īstenošanai dalībvalstīs būtu jānodrošina, ka tiek uzstādīts pietiekams skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, īpaši sabiedriskā transporta stacijās, piemēram, ostas pasažieru termināļos, lidostās vai dzelzceļa stacijās. Lai palielinātu patērētāju ērtības, īpaši *TEN-T* tīklā, būtu jāizmanto arī pietiekams skaits mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu, tādējādi nodrošinot pilnīgu pārrobežu savienojamību un ļaujot elektrotransportlīdzekļiem pārvietoties visā Savienībā. Publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešanai galvenokārt būtu jānotiek privātu tirgus investīciju rezultātā. [...]
- Tomēr dalībvalstis, ievērojot Savienības tiesību aktus attiecībā uz valsts atbalstu, var atbalstīt nepieciešamās infrastruktūras ieviešanu gadījumos, kad tirgus apstākļu dēļ ir vajadzīgs publisks atbalsts, līdz tiek izveidots pilnībā uz konkurences principiem balstīts tirgus.
- (11.a) Atkarībā no konkrētajiem apstākļiem dalībvalstī prasības – ka katram reģistrētam mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās ir jānodrošina fiksēta kopējā izejas jauda, – var vairs nebūt pamatotas, ja tas rada negatīvas sekas, atturot no privātu investīciju veikšanas, jo īpaši tāpēc, ka pastāv pārmērīga piedāvājuma risks vidējā termiņā. Šis risks varētu būt saistīts ar to, ka ir uzstādīts liels skaits privātu uzlādes punktu un tas atbilst lietotāju vajadzībām vai ka publiski pieejamu uzlādes staciju izmantošanas rādītājs ir zems salīdzinājumā ar sākotnējiem pieņēmumiem, kā rezultātā kopējā izejas jauda, kas pieejama publiski pieejamās uzlādes stacijās, ir sasniegusi nesamērīgi augstu līmeni salīdzinājumā ar šādu staciju faktisko izmantojumu. Tādā gadījumā attiecīgajai dalībvalstij vajadzētu būt iespējai lūgt atļauju piemērot prasības, kas ir zemākas nekā šajā regulā noteiktās attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni, vai atļauju beigt šādas prasības piemērot. Dalībvalsts teritorijā reģistrēto mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram salīdzinājumā ar kopējo mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku vajadzētu būt sasniegušam vismaz 20 %. Dalībvalstij savs lūgums būtu pienācīgi jāpamato.

- (13) Lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem ir vajadzīga pilnīgi citāda uzlādes infrastruktūra nekā mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr publiski pieejama infrastruktūra lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem Savienībā pašlaik nav pieejama gandrīz nekur. Kombinētai pieejai, kas ietver *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītus mērķrādītājus, pienācīgi izšķirot starp *TEN-T* pamattīklu un *TEN-T* visaptverošo tīklu, mērķrādītājus attiecībā uz infrastruktūru uzlādei naktī un mērķrādītājus pilsētu mezglos un to tuvumā, būtu jānodrošina, ka visā Savienībā tiek izveidots pietiekams lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēts publiski pieejamas infrastruktūras pārklājums, kas atbalstītu lielas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu gaidāmo ienākšanu tirgū.
- (14) Lai nodrošinātu pilnīgu savienojamību visā Savienībā, *TEN-T* tīklā būtu jāievieš pietiekams skaits lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu. Minētajai infrastruktūrai vajadzētu būt pietiekamai izejas jaudai, lai transportlīdzekli varētu uzlādēt likumā noteiktajā transportlīdzekļa vadīšanas pārtraukuma laikā. Lai ņemtu vērā laiku, kurš vajadzīgs uzlādes infrastruktūras plānošanai, projektēšanai un īstenošanai, kas sevī varētu ietvert elektrotīkla paplašināšanu vai modernizāciju konkrētās teritorijās, zemes iegādi, vides atļauju izdošanu un/vai publisko līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu, un lai pielāgotos pakāpeniskai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu ieviešanai, publiski pieejamā uzlādes infrastruktūra šiem transportlīdzekļiem būtu ieviešama pakāpeniski, sākot no 2025. gada, paredzot aptvert visu *TEN-T* tīklu līdz 2030. gadam.
- (14.a) Attiecībā uz ūdeņraža uzpildes infrastruktūras ieviešanu un izvietošanu *TEN-T* tīklā – visām *TEN-T* ceļu tīklā ieviešamajām ūdeņraža uzpildes stacijām būtu jāatrodas pie *TEN-T* ceļa vai līdz 3 km brauciena attālumā no tuvākā *TEN-T* ceļa izejas.

- (14.b) Dažas dalībvalstis pašlaik modernizē *TEN-T* tīkla posmus, lai izpildītu Regulā (ES) 1315/2013 ¹⁰ noteiktās prasības. Modernizējot tīklu nolūkā panākt atbilstību Regulā (ES) Nr. 1315/2013 noteiktajām prasībām, dalībvalstīm būtu jācenšas nodrošināt, ka šajā regulā noteiktās prasības attiecībā uz uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu *TEN-T* tīklā tiek īstenotas visaptveroši, lai izvairītos no balasta aktīviem, un tādā veidā, kas nodrošina abu regulu koordinētu īstenošanu.
- (15) Uzlādes infrastruktūra *TEN-T* tīklā būtu jāpapildina ar publiski pieejamu ātrās uzlādes infrastruktūru pilsētu mezglos vai to tuvumā. Minētā infrastruktūra ir īpaši vajadzīga, lai nodrošinātu piegādes kravas automobiļu uzlādes iespējas un tālsatiksmes kravas automobiļu uzlādi galamērķī, savukārt valsts mērķrādītājam, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes punkti jānodrošina arī pilsētu teritorijās. Lai īpaši atbalstītu tālsatiksmes sektora elektrifikāciju, lielas noslodzes transportlīdzekļiem vajadzētu būt iespējai papildus ātrās uzlādes punktiem tīklā un pilsētas mezglos vai to tuvumā visā galvenajā transporta tīklā izmantot publiski pieejamu infrastruktūru uzlādei naktī.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (15.a) Lai izvairītos no investīcijām, kas būtu nesamērīgas salīdzinājumā ar satiksmes intensitāti uz dažiem *TEN-T* ceļiem, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai paredzēt, ka viens parks apkalpo abus braukšanas virzienus, vienlaikus izpildot citas attiecībā uz vienu virzienu piemērojamās prasības attāluma, izejas jaudas un parkos esošo uzlādes punktu skaita ziņā, vai samazināt kopējo izejas jaudu uzlādes parkos, kas paredzēti mazas vai lielas noslodzes transportlīdzekļiem un kas atrodas pie *TEN-T* ceļiem ar zemu mazas vai lielas noslodzes transportlīdzekļu satiksmes intensitāti un kur uzlādes infrastruktūru nevar pamatot ar sociālekonomisku izmaksu un ieguvumu kritērijiem. Šajā pašā nolūkā gadījumos, kad *TEN-T* pamattīkla ceļi ir ar ļoti zemu satiksmes intensitāti, dalībvalstīm vajadzētu būt arī iespējai atļaut lielāku maksimālo attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti mazas noslodzes vai lielas noslodzes transportlīdzekļiem.
- (15.a2) Kipras salu ģeogrāfijai raksturīgs zemes savienojumu trūkums ar citām dalībvalstīm un kontinentālo daļu un ierobežots *TEN-T* autoceļu tīkla apjoms, tāpēc lielas noslodzes tālsatiksmes kustība šajā dalībvalstī ir ierobežota. Turklāt, ņemot vērā lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu nelielo ikdienas nobraukumu minētajā dalībvalstī, to uzlādes vajadzības galvenokārt apmierinās nakts uzlādes jauda privātās vietās, piemēram, noliktavās. Tāpēc, ja Kiprai tās teritorijā būtu jānodrošina minimālais pārklājums lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem publiski pieejamiem uzlādes parkiem tādā pašā līmenī, kā noteikts šajā regulā, attiecībā uz *TEN-T* tīklā izvietoto parku kopējo izejas jaudu un maksimālo attālumu starp šiem parkiem, tad Kiprai būtu jāpilda nesamērīgi un nevajadzīgi pienākumi. Tāpēc Kiprai vajadzētu būt iespējai iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu saņemt atļauju šajā sakarā piemērot zemākas prasības, ar noteikumu, ka šāds pieprasījums, ja tas tiks atļauts, nekavēs lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu kustību minētajā dalībvalstī.

- (15.b) Elektrotransportlīdzekļu īpašniekiem plaši būtu jāizmanto uzlādes punkti savā īpašumā vai dzīvojamo un nedzīvojamo ēku koplietošanas autostāvvietās. Lai gan kabelkanālu infrastruktūras un uzlādes punktu ieviešanu minētajās ēkās reglamentē Direktīva 2010/31/ES, dalībvalstīm, plānojot publiski pieejamu uzlādes punktu ieviešanu, būtu jāņem vērā šādas privātās infrastruktūras pieejamība.
- (16) Lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētas uzlādes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga privātās vietās, piemēram, privātās noliktavās un loģistikas centros, lai nodrošinātu uzlādi naktī un galamērķī. Publiskā sektora iestādes saistībā ar pārskatīto valstu politikas regulējumu ieviešanu var veikt pasākumus, kas nodrošinātu, ka ir paredzēta atbilstoša infrastruktūra šādai uzlādei naktī un galamērķī.
- (19) Iespēja izstrādāt progresīvus digitālos pakalpojumus, arī līgumiska maksājuma risinājumus, un nodrošināt pārredzamu informāciju lietotājiem ar digitāliem līdzekļiem ir atkarīga no tādu digitāli savienotu un viedās uzlādes punktu ieviešanas, kas atbalsta digitāli savienotas un sadarbspējīgas infrastruktūras izveidi ¹¹. Šādiem viedās uzlādes punktiem būtu jāietver tādu fizisku īpašību un tehnisko specifikāciju kopums (aparātūra un programmatūra), kas vajadzīgas, lai dinamiski nosūtītu un saņemtu datus, nodrošinot informācijas plūsmu starp tirgus dalībniekiem, kam šie dati vajadzīgi nolūkā sniegt uzlādes pakalpojumus, t. sk. uzlādes punkta operatori, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji, e-viesabonēšanas platformas, sadales sistēmu operatori un, visbeidzot, galapatērētāji.

¹¹ Saskaņā ar principiem, kas noteikti paziņojumā "Eiropas sadarbības satvars – īstenošanas stratēģija" (COM(2017) 0134 final).

- (20) Viedās uzskaites sistēmas, kas definētas Direktīvā (ES) 2019/944 ¹², ļauj sagatavot dinamiskus datus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu tīkla stabilitāti un mudinātu uzlādes pakalpojumus izmantot racionāli. Nodrošinot dinamisku enerģijas uzskaiti un precīzu un pārredzamu informāciju par izmaksām, tās kopā ar viedās uzlādes punktiem mudina uzlādi veikt laikā, kad vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas ir mazs un enerģijas cenas ir zemas. Viedās uzskaites sistēmu izmantošana apvienojumā ar viedās uzlādes punktiem var optimizēt uzlādi, sniedzot labumu elektroenerģijas sistēmai un galalietotājam. Dalībvalstīm būtu jāveicina viedās uzskaites sistēmu izmantošana elektrotransportlīdzekļu uzlādei publiski pieejamās uzlādes stacijās, ja tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatots, un jānodrošina, ka šīs sistēmas atbilst Direktīvas (ES) 2019/444 20. pantā noteiktajām prasībām.
- (21) Pieaugošais elektrotransportlīdzekļu skaits autotransporta, dzelzceļa, jūras un citos transporta veidos liecina par to, ka uzlādes operācijas ir jāoptimizē un jāpārvalda tā, lai neradītu sastrēgumus un pilnībā izmantotu atjaunīgās elektroenerģijas pieejamību un tās zemās cenas sistēmā. Jo īpaši viedā uzlāde var vēl vairāk veicināt elektrotransportlīdzekļu integrāciju elektroenerģijas sistēmā, jo tā nodrošina pieprasījuma reakciju ar agregēšanas starpniecību un uz cenu balstītu pieprasījuma reakciju. Sistēmas integrāciju var vēl vairāk veicināt, izmantojot divvirzienu uzlādi (transportlīdzeklis–tīkls). Tāpēc visiem parastās jaudas uzlādes punktiem, kuri uzbūvēti vai renovēti pēc šīs regulas piemērošanas dienas un kuros transportlīdzekļi parasti tiek novietoti stāvēšanai ilgākā laikposmā, būtu jāatbalsta viedā uzlāde.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/944 (2019. gada 5. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES (OV L 158, 14.6.2019., 125. lpp.).

- (22) Elektrotransportlīdzekļu infrastruktūras attīstībai, tās mijiedarbībai ar elektroenerģijas sistēmu un dažādiem elektromobilitātes tirgus dalībniekiem piešķirtajām tiesībām un pienākumiem ir jāatbilst principiem, kas noteikti Direktīvā (ES) 2019/944. Šajā ziņā sadales sistēmu operatoriem nediskriminējošā veidā būtu jāsadarbojas ar ikvienu personu, kas izveido vai apkalpo publiski pieejamus uzlādes punktus. Savienības elektroenerģijas piegādātāju piekļuve uzlādes punktiem būtu jānodrošina, neskatot atkāpes, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2019/944 66. pantā.
- (23) Elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveide un ekspluatācija būtu jāattīsta kā konkurences tirgus, kurā brīvi var iesaistīties visas personas, kas ieinteresētas paplašināt vai apkalpot uzlādes infrastruktūru. Ņemot vērā ierobežotās alternatīvās atrašanās vietas uz automaģistrālēm, esošās automaģistrāļu koncesijas (piemēram, attiecībā uz parastajām uzpildes stacijām vai atpūtas zonām) rada īpašas bažas, jo tām var būt ļoti ilgs darbības periods un dažkārt pat nebūt konkrēta darbības beigu datuma. Lai ierobežotu ieviešanas izmaksas un ļautu ienākt jauniem tirgus dalībniekiem, ciktāl iespējams un saskaņā ar Direktīvu (ES) 2014/23 ¹³, dalībvalstīm būtu jācenšas konkursa kārtībā piešķirt jaunas koncesijas īpaši attiecībā uz uzlādes stacijām esošajās automaģistrāļu atpūtas zonās vai blakus tām.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.).

- (24) Lai nodrošinātu netraucētu un vieglu uzlādi un uzpildi, būtiska ir cenu pārredzamība. Alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem pirms uzlādes vai uzpildes pakalpojuma sāksanas būtu jāsaņem precīza informācija par cenu. Cena būtu jāpaziņo skaidri strukturētā veidā, lai galalietotāji varētu identificēt dažādos izmaksu komponentus, ko operators ir noteicis, nolūkā aprēķināt uzlādes sesijas cenu un prognozēt kopējās izmaksas. Šai prasībai nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības noteikt piemērojamo vienības cenu elektroenerģijai, kas uzlādēta no uzlādes stacijas saskaņā ar Direktīvu 98/6/EK.
- (25) Rodas jauni pakalpojumi elektrotransportlīdzekļu izmantošanas atbalstam, un tie rada pamatu tīkla integrācijas pakalpojumu attīstīšanai. Šādu pakalpojumu attīstībā nozīmīga loma ir bijusi dalībvalstu sniegtajiem stimuliem un saistošajiem pasākumiem, piemēram, obligātai viesabonēšanas funkcijai attiecībā uz izraudzītiem uzlādes punktiem. Struktūrām, kas piedāvā minētos pakalpojumus, piemēram, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, vajadzētu būt iespējai darboties saskaņā ar taisnīgiem tirgus nosacījumiem. Konkrēti, uzlādes punktu operatoriem nevajadzētu piešķirt nepamatoti preferenciālu režīmu nevienam no šiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, izmantojot nepamatotu cenu diferencēšanu, kas var kavēt konkurenci un galu galā novest pie augstākām cenām patērētājiem. Komisijai būtu jāuzrauga uzlādes tirgus attīstība. Pārskatot regulu, Komisija veiks tirgus attīstības nosacītas darbības, piemēram, ierobežos pakalpojumus galalietotājiem vai uzņēmējdarbības praksi, kas var ierobežot konkurenci.

- (26) Ar ūdeņradi darbināmu mehānisko transportlīdzekļu īpatsvars tirgū pašlaik ir ļoti zems. Tomēr ir būtiski izveidot pietiekamu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru, lai būtu iespējama ar ūdeņradi darbināmu mehānisko transportlīdzekļu plaša mēroga ieviešana, kā paredzēts Komisijas ūdeņraža stratēģijā klimatneitrālai Eiropai ¹⁴. Pašlaik ūdeņraža uzpildes punkti ir ieviesti tikai dažās dalībvalstīs un lielā mērā nav piemēroti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, līdz ar to ūdeņraža transportlīdzekļiem nav iespēju pārvietoties visā Savienībā. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka *TEN-T* pamattīklā tiek ieviests pietiekami blīvs ūdeņraža uzpildes punktu tīkls, lai ar ūdeņradi darbināmi mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļi varētu netraucēti pārvietoties visā Savienībā. Attiecībā uz ūdeņraža uzpildes infrastruktūras ieviešanu un izvietošānu *TEN-T* tīklā – visām *TEN-T* ceļu tīklā ieviešamajām ūdeņraža uzpildes stacijām būtu jāatrodas pie *TEN-T* ceļa vai līdz 10 km brauciena attālumā no tuvākā *TEN-T* ceļa izejas.
- (27) Lai nodrošinātu, ka ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus ir iespējams uzpildīt galamērķī, kurš parasti atrodas pilsētas teritorijā, vai tuvu tam, dalībvalstīm būtu jāizanalizē labākā atrašanās vieta uzpildes stacijām un šajā kontekstā jāapsver šādu staciju ieviešana [...] pilsētu mezglos, kā definēts Regulā (ES) Nr. 1315, vai to tuvumā, vai multimodālos mezglos, jo tie ir ne tikai lielas noslodzes transportlīdzekļu tipisks galamērķis, bet arī varētu nodrošināt ūdeņradi citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu transportam.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (28) Tirgū ieviešanas sākumposmā joprojām ir zināma nenoteiktība par to, kāda veida transportlīdzekļi ienāks tirgū un kāda veida tehnoloģijas tiks plaši izmantotas. Kā norādīts Komisijas paziņojumā "Ūdeņraža stratēģija klimatneitrālai Eiropai"¹⁵, lielas noslodzes transportlīdzekļu segments ir noteikts kā visiespējamākais segments ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu agrīnai masveida ieviešanai. Tāpēc ūdeņraža uzpildes infrastruktūrai vispirms būtu jākoncentrējas uz šo segmentu, vienlaikus ļaujot arī mazas noslodzes transportlīdzekļiem veikt uzpildi publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijās. Lai nodrošinātu sadarbību, visām publiski pieejamām ūdeņraža stacijām vajadzētu būt aprīkotām ar vismaz 700 bāru gāzveida ūdeņraža uzpildes iekārtām. Izvērsot infrastruktūru, būtu jāņem vērā arī jaunu tehnoloģiju, piemēram, šķidrā ūdeņraža tehnoloģiju, parādīšanās, kas lielas noslodzes transportlīdzekļiem nodrošina iespēju veikt lielākus attālumus un ir dažu transportlīdzekļu ražotāju par labāko atzītā tehnoloģija.
- (29) Savienībā ir izveidota virkne sašķidrinātā metāna uzpildes punktu, kas jau būtiski atvieglo ar sašķidrināto metānu darbināmu lielas noslodzes transportlīdzekļu kustību. *TEN-T* pamattīklam arī turpmāk vajadzētu būt sašķidrinātā metāna (un pakāpeniski sašķidrinātā biometāna) infrastruktūras ieviešanas pamatam, jo tas aptver galvenās satiksmes plūsmas un nodrošina pārrobežu savienojamību visā Savienībā. Direktīvā 2014/94/ES ieteikts *TEN-T* pamattīklā šādus uzpildes punktus uzstādīt ik pēc 400 km, taču tīklā joprojām ir dažas nepilnības, kas jānovērš, lai sasniegtu šo mērķi. Dalībvalstīm līdz 2025. gadam būtu jāsasniedz minētais mērķis un jānovērš atlikušās nepilnības, un pēc tam mērķrādītāju vairs nevajadzētu piemērot.

¹⁵ COM(2020) 301 final.

- (30) Visos publiski pieejamos uzlādes un uzpildes punktos alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem vajadzētu būt iespējai veikt *ad hoc* uzlādi vai *ad hoc* uzpildi un viegli un ērti maksāt, neslēdzot līgumu ar uzlādes vai uzpildes punkta operatoru vai mobilitātes pakalpojumu sniedzēju. Tāpēc attiecībā uz *ad hoc* uzlādi vai *ad hoc* uzpildi visiem publiski pieejamajiem uzlādes un uzpildes punktiem būtu jāpieņem maksājumu instrumenti, ko plaši izmanto Savienībā, un jo īpaši elektroniskie maksājumi, izmantojot termināļus un ierīces, ko izmanto maksājumu pakalpojumiem. Minētā pienākuma piemērošana laikā būtu jāatliek attiecībā uz tādu infrastruktūru, kas ieviesta pirms šīs regulas piemērošanas sākuma. Minētajai *ad hoc* maksājumu metodei vienmēr vajadzētu būt pieejamai patērētājiem, pat gadījumā, ja uzlādes vai uzpildes punktā tiek piedāvāti līgumiski maksājumi.
- (31) Transporta infrastruktūrai būtu jānodrošina netraucēta mobilitāte un pieklūstamība visiem lietotājiem, arī personām ar invaliditāti un gados vecākiem cilvēkiem. Principā visu uzlādes un uzpildes staciju atrašanās vietas, kā arī pašas uzlādes un uzpildes stacijas būtu jāprojektē tā, lai tās varētu izmantot pēc iespējas plašāka sabiedrība, īpaši vecāka gadagājuma cilvēki, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personas ar invaliditāti. Tas attiecas, piemēram, uz pietiekamas vietas nodrošināšanu ap autostāvvietu, nodrošinot, ka uzlādes stacija nav uzstādīta uz ietves apmales, ka uzlādes stacijas pogas vai ekrāns ir atbilstošā augstumā un ka uzlādes un uzpildes kabeļu svars ir tik mazs, ka ar tiem var rīkoties arī personas, kas nav spēcīgas. Turklāt vajadzētu būt pieejamai attiecīgo uzlādes staciju lietotāja saskarnei. Šajā ziņā uzlādes un uzpildes infrastruktūrai būtu jāpiemēro Direktīvā (ES) 2019/882¹⁶ noteiktās pieklūstamības prasības.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu pieklūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70. lpp.).

- (32) Krasta elektroenerģijas iekārtas var nodrošināt jūras un iekšējo ūdensceļu transportam tīru elektroapgādi un palīdzēt samazināt jūras kuģu un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu ietekmi uz vidi. Saskaņā ar iniciatīvu "*FuelEU Maritime*" konteinerkuģu un pasažieru kuģu operatoriem ir jāievēro noteikumi par emisiju samazināšanu, kuģim esot pietauvotam pietātnē. Obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka nozare rod iespējas nodrošināt pietiekamu krasta elektroapgādi pietātnē pietauvotiem kuģiem *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla jūras ostās, lai izpildītu minētās prasības. Tāpēc šajā regulā ir noteikti skaidri krasta elektroenerģijas infrastruktūras ieviešanas mērķi *TEN-T* ostās. Ņemot vērā to, ka dalībvalstīm ir atšķirīgi ostu pārvaldības modeļi, dalībvalstis var nolemt, ka infrastruktūra tiek ierīkota to ostās dažādos termināļos atkarībā no vajadzībām, lai sasniegtu minētos mērķus. Ir svarīgi, lai ierīkošana ostās un attiecīgā gadījumā starp termināļiem notiktu tur, kur investīciju maksimālā atdeve un izmantojuma koeficients sniedz vislielāko vidisko ieguvumu (siltumnīcefekta gāzes un gaisa piesārņojuma samazināšana).
- (33) Jūras konteinerkuģiem un jūras pasažieru kuģiem, proti, tām kuģu kategorijām, kuras rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu pietātnē pietauvotu kuģi, krasta elektroapgāde būtu jānodrošina prioritārā kārtā. Lai ņemtu vērā dažādu pasažieru kuģu pieprasītās jaudas raksturlielumus, esot pietauvotiem pietātnē, kā arī ostas darbības parametrus, ir jānošķir prasības pasažieru kuģiem attiecībā uz Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem un attiecībā uz citiem pasažieru kuģiem.

- (34) Šajos mērķrādītājos būtu jāņem vērā apkalpoto peldlīdzekļu veidi un to attiecīgā satiksmes intensitāte. Jūras ostas ar zemu satiksmes intensitāti dažās kuģu kategorijās, pamatojoties uz ikgadējo vidējo ostā piestājušu kuģu skaitu, nebūtu pakļaujamas obligātajām prasībām attiecīgajām kuģu kategorijām, pamatojoties uz minimālo satiksmes intensitāti, lai izvairītos no nepietiekama noslogojuma jaudas uzstādīšanas. Tāpat obligātajiem mērķrādītājiem nevajadzētu būt vēršiem uz maksimālā pieprasījuma sasniegšanu, bet gan uz pietiekami lielu apjomu, kas ļauj izvairīties no nepietiekama noslogojuma jaudas un ņem vērā ostas darbības parametrus.
- (34.a) Nosakot ostā piestājušu kuģu skaitu, nebūtu jāņem vērā īslaicīgi ostā piestājuši kuģi, tādi kuģi, kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas, neplānota piestāšana ostā drošības vai dzīvību glābšanas jūrā nolūkos un izņēmuma apstākļos, kas prasa enerģijas ražošanu uz kuģa, ārkārtas situācijās, kuras rada tūlītēju apdraudējumu dzīvībai, kuģim vai videi, vai citu nepārvaramas varas apstākļu dēļ.
- (34.b) Jūras transports ir svarīgs ķēdes posms attiecībā uz Savienības salu un tālāko reģionu kohēziju un ekonomisko attīstību, kā arī attiecībā uz dažu dalībvalstu specifiskām teritorijām, piemēram, Seūtu un Melilju. Enerģijas ražošanas jauda šajās salās, reģionos un teritorijās ne vienmēr var būt pietiekama, lai apmierinātu pieprasīto jaudu, kas vajadzīga krasta elektroapgādes nodrošināšanai. Šādā gadījumā minētās salas, reģioni un teritorijas būtu jāatbrīvo no šīs prasības, ja vien un līdz šāds elektrosavienojums attiecīgi ar kontinentālo daļu vai ar kaimiņvalstīm nav pabeigts vai arī ir pieejama pietiekama uz vietas saražota jauda no tīras enerģijas avotiem.

- (34.c) Visām attiecīgajām ieinteresētajām personām būtu jāveic koordinācija attiecībā uz krasta elektropadevi jūras kuģiem, lai atvieglotu plānošanu un investīcijas vidējā termiņā un ilgtermiņā gan kuģu iekārtām, gan ostas iekārtām un panāktu netraucētu ikdienas darbību.
- (35) Līdz 2025. gadam *TEN-T* pamattīkla jūras un iekšējo ūdensceļu ostās vajadzētu būt pieejamam pienācīgam skaitam sašķidrinātā metāna uzpildes punktu. Sašķidrinātā metāna uzpildes punkti ietver sašķidrinātā metāna termināļus, cisternas, cisternu piekabes, cisternu kravas automobiļus, pārvietojamus konteinerus, kuģus-bunkurētājus un liellaivas.
- (35.a) Iekārtas, kas nodrošina krasta elektroapgādi būtu jāievieš arī *TEN-T* tīkla iekšējo ūdensceļu ostās.
- (36) Aviācijas petroleja būtu aizstājama ar ārēju elektroapgādi kā enerģijas avotu, kad gaisa kuģi stāv lidostās. Tam būtu jāsamazina piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas, jāuzlabo gaisa kvalitāte un jāsamazina ietekme uz klimata pārmaiņām. Tāpēc visiem komerciālajos pārvadājumos iesaistītajiem gaisa kuģiem vajadzētu būt iespējai izmantot ārējo elektroapgādi, kamēr tie novietoti *TEN-T* lidostu kontaktstāvvietās vai attālinātās stāvvietās. Gaisa kuģu ārējā elektroapgāde gan kontaktstāvvietās, gan attālinātās stāvvietās būtu jānodrošina ar fiksētiem vai pārvietojamiem zemes strāvas avotiem. Lai gan gaisa kuģiem vajadzētu būt iespējai izmantot ārējo elektroenerģijas padevi visās kontaktstāvvietās vai attālinātās stāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, nebūtu nepieciešams, lai katra stāvvietā būtu aprīkota ar vismaz vienu stacionāru vai pārvietojamu zemes elektroiekārtu, jo viens stacionārs vai mobils elektroenerģijas avots var apkalpot vairākas stāvvietas un tikt izvietots atbilstoši darbības vajadzībām.

- (36.a) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atbrīvot *TEN-T* tīkla lidostas, kurās tiek veikti mazāk nekā 10 000 komerciālo lidojumu gadā, no pienākuma nodrošināt elektroenerģiju stacionāriem gaisa kuģiem visās gaisa kuģu attālinātajās stāvvietās. Ņemot vērā attiecīgo lidojumu skaitu, investīcijas un uzturēšanas izmaksas minēto lidostu attālināto stāvvietu elektroapgādei var nebūt samērīgas ar vidisko ieguvumu, jo īpaši salīdzinājumā ar lietderīgākām investīcijām cīņā ar lidostu CO₂ emisijām.
- (37) Saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 3. pantu dalībvalstis ir izveidojušas valstu politikas regulējumus, kuros ir izklāstīti to plāni un mērķi nodrošināt minēto mērķu sasniegšanu. Gan valsts politikas regulējuma novērtējumā, gan Direktīvas 2014/94/ES izvērtējumā ir uzsvērtā vajadzība pēc vērienīgākām iecerēm un labāk saskaņotas pieejas dalībvalstīs, ņemot vērā alternatīvas degvielas transportlīdzekļu, arī elektrotransportlīdzekļu, gaidāmo skaita pieaugumu. Turklāt, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa ieceres, visos transporta veidos būs nepieciešamas alternatīvas fosilajai degvielai. Spēkā esošie valstu politikas regulējumi būtu jāpārskata, lai skaidri aprakstītu, kā dalībvalstis apmierinās daudz lielāko vajadzību pēc publiski pieejamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras, kā pausts obligātajos mērķrādītājos. Pārskatītie regulējumi varētu attiekties arī uz transporta veidiem, attiecībā uz kuriem nav noteikti obligāti ieviešanas mērķrādītāji. Dalībvalstīm būtu regulāri jāziņo par panākto progresu minēto pārskatīto valsts politikas regulējumu īstenošanā.
- (38) Ciešā sadarbībā ar reģionālajām un vietējām iestādēm un attiecīgās nozares pārstāvjiem, vienlaikus ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu vajadzības, pārskatītajos valstu politikas regulējumos būtu jāietver atbalsta pasākumi alternatīvo degvielu tirgus attīstībai, arī vajadzīgās infrastruktūras ieviešanai. Turklāt pārskatītajos regulējumos būtu jāapraksta vispārējais valsts regulējums šādas infrastruktūras plānošanai, atļauju piešķiršanai un iepirkumam, arī apzinātie šķēršļi un darbības to novēršanai, lai varētu panākt ātrāku infrastruktūras izvēršanu.

- (39) Komisijai būtu jāatvieglo dalībvalstu pārskatīto valstu politikas regulējumu izstrāde un īstenošana, veicot informācijas un paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm.
- (40) Lai veicinātu alternatīvo degvielu izmantošanu un attīstītu attiecīgo infrastruktūru, valstu politikas regulējumos varētu tikt ietvertas detalizētas stratēģijas alternatīvo degvielu veicināšanai grūti dekarbonizējamās nozarēs, piemēram, aviācijā, jūras transportā, iekšējo ūdensceļu transportā, kā arī dzelzceļa transportā tīkla segmentos, kurus nevar elektrificēt. Konkrēti, dalībvalstis ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm varētu izstrādāt skaidras stratēģijas iekšējo ūdensceļu transporta dekarbonizācijai visā *TEN-T* tīklā. Ilgtermiņa dekarbonizācijas stratēģijas varētu izstrādāt arī *TEN-T* ostām un *TEN-T* lidostām, īpašu uzmanību pievēršot infrastruktūras ieviešanai attiecībā uz mazemisiņu un bezemisiņu peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī dzelzceļa līnijām, kas netiks elektrificētas. Pamatojoties uz minētajām stratēģijām, Komisijai būtu jāpārskata šī regula, lai šīm nozarēm noteiktu vairāk obligātu mērķrādītāju.
- (41) Dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar privātā sektora dalībniekiem, kuriem būtu jāuzņemas galvenā loma alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības atbalstīšanā, būtu jāizmanto plašs regulatīvo un neregulatīvo stimulu un pasākumu klāsts, lai sasniegtu obligātos mērķus un īstenotu valstu politikas regulējumus.

- (42) Saskaņā ar Direktīvu 2009/33/EK ¹⁷ valsts publiskā iepirkuma minimālās daļas ir jārezervē tīriem un bezemisiju autobusiem, turklāt tīrajiem autobusiem jāizmanto alternatīvās degvielas, kas definētas šīs regulas 2. panta 3. punktā. Tā kā arvien vairāk sabiedriskā transporta iestāžu un operatoru pāriet uz tīriem un bezemisiju autobusiem, lai sasniegtu šos mērķrādītājus, dalībvalstīm savos valstu politikas regulējumos mērķtiecīga nepieciešamās autobusu infrastruktūras veicināšana un attīstīšana būtu jāiekļauj kā būtisks elements. Dalībvalstīm būtu jāizveido un jāuztur piemēroti instrumenti, kas veicina uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu arī piesaistītajiem autoparkiem, īpaši attiecībā uz tīriem un bezemisiju autobusiem vietējā līmenī.
- (43) Ņemot vērā motorizēto transportlīdzekļu degvielu veidu arvien lielāko daudzveidību un iedzīvotāju arvien pieaugošo mobilitāti pa autoceļiem visā Savienībā, ir jāsniedz skaidra un viegli saprotama informācija transportlīdzekļu lietotājiem par degvielu pieejamību uzpildes stacijās un par viņu transportlīdzekļu saderību ar dažādām degvielām vai uzlādes punktiem Savienības tirgū.
- (44) Vienkārša un viegli salīdzināma informācija par dažādu degvielu cenām varētu būt svarīga, lai transportlīdzekļu lietotāji labāk varētu izvērtēt tirgū pieejamo atsevišķo degvielu relatīvās izmaksas. Tāpēc informācijas nolūkā visās attiecīgajās degvielas uzpildes stacijās būtu jāparāda konkrētu alternatīvo degvielu un tradicionālo degvielu vienības cenu salīdzinājums, kas izteikts kā "degvielas cena par 100 km".

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

- (45) Ir jāsniedz pietiekama informācija patērētājiem par šīs regulas aptverto alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzlādes un uzpildes punktu ģeogrāfisko atrašanās vietu, raksturojumu un piedāvātajiem pakalpojumiem. Tāpēc dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatori vai īpašnieki dara pieejamus attiecīgos statiskos un dinamiskos datus. Būtu jānosaka prasības par datu veidiem saistībā ar attiecīgo uzlādes un uzpildes datu pieejamību un piekļūstamību, pamatojoties uz programmas atbalsta pasākuma "Datu vākšana par alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un uz e-mobilitātes aktoriem attiecināmie unikālie identifikācijas kodi" (*IDACS*) rezultātiem.
- (46) Datiem vajadzētu būt svarīgai nozīmei uzlādes un uzpildes infrastruktūras pienācīgā darbībā. Formātam, biežumam un kvalitātei, kādā šie dati būtu jā dara pieejami un piekļūstami, būtu jānosaka lietotāju vajadzībām atbilstošas alternatīvo degvielu infrastruktūras ekosistēmas vispārējā kvalitāte. Turklāt šiem datiem vajadzētu būt saskaņotā veidā pieejamiem visās dalībvalstīs. Tāpēc dati būtu jāsniedz saskaņā ar prasībām, kas attiecībā uz valstu piekļuves punktiem noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/40/ES ¹⁸ un attiecīgajos deleģētajos un īstenošanas aktos, kas pieņemti uz tās pamata un ko Komisija varētu papildināt šīs regulas satvarā.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

- (47) Lai galalietotājiem nodrošinātu vislabāko pakalpojuma kvalitāti, ir ļoti svarīgi, ka visi elektromobilitātes ekosistēmas dalībnieki var viegli mijiedarboties, izmantojot digitālos līdzekļus. Tam nepieciešami vērtības ķēdes attiecīgo dalībnieku unikālie identifikatori. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jāizraugās identifikācijas reģistrācijas organizācija (*IDRO*), kas izsniedz un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, lai identificētu vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus. *IDRO* būtu jāvāc informācija par e-mobilitātes ID kodiem, ko attiecīgajā dalībvalstī jau izmanto; vajadzības gadījumā jāizdod uzlādes punktu operatoriem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem jauni e-mobilitātes kodi atbilstoši Savienības mērogā kopīgi saskaņotai loģikai, kādā noformē elektromobilitātes ID kodus; jāļauj apmainīties ar minētajiem e-mobilitātes kodiem un pārliecināties par to unikalitāti nākotnē iespējamā kopīgā identifikācijas reģistrācijas repozitorijā (*IDRR*). Komisijai būtu jāizdod tehniski norādījumi par šādas organizācijas izveidi, pamatojoties uz programmas atbalsta darbību "Datu vākšana par alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un uz e-mobilitātes aktoriem attiecināmie unikālie identifikācijas kodi" (*IDACS*).
- (47.a) Tehniskās specifikācijas, kas norādītas Direktīvas 2014/94/ES II pielikumā, joprojām ir piemērojamas, kā norādīts minētajā direktīvā.
- (50) Tehniskās specifikācijas uzlādes un uzpildes punktu savstarpējas savietojamības nodrošināšanai būtu jānosaka Eiropas vai starptautiskos standartos. Eiropas standartizācijas organizācijām Eiropas standarti būtu jāpieņem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1025/2012¹⁹ 10. pantu. Attiecīgā gadījumā minēto standartu pamatā vajadzētu būt esošajiem starptautiskajiem standartiem vai notiekošajam starptautiskajam standartizācijas darbam. Šajā nolūkā Eiropas standartizācijas procedūrām attiecībā uz uzlādes un uzpildes infrastruktūru būtu jānoris ātri un laicīgi, ņemot vērā grafiku, kāds vajadzīgs saskaņā ar šo regulu prasītās infrastruktūras plānošanai, iepirkuma īstenošanai un izbūvei. Būtu jāpaātrina vai jāuzsāk standartizācijas procesi attiecībā uz Eiropas mēroga saskaņotu uzlādes infrastruktūru stacionārai un dinamiskai uzlādei.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).

- (50.a) Lai atvieglotu un nostiprinātu alternatīvo degvielu ienākšanu tirgū, jūras transporta un iekšējo ūdensceļu navigācijas jomā ir vajadzīgi jauni standarti attiecībā uz elektroapgādi un ūdeņraža, metanola un amonjaka bunkurēšanu, kā arī standarti attiecībā uz informācijas apmaiņu starp peldlīdzekļiem un infrastruktūru.
- (50.b) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) izstrādā vienotus un starptautiski atzītus drošības un vides standartus jūras transportam. Ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, būtu jāizvairās no nonākšanas pretrunā starptautiskiem standartiem. Tāpēc Eiropas Savienībai būtu jānodrošina, lai saskaņā ar šo regulu pieņemtās tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportu atbilstu *IMO* pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem.
- (52) Piemērojot šo regulu, Komisijai būtu jāapspiežas ar attiecīgajām ekspertu grupām, jo īpaši ar Ilgtspējīga transporta forumu (*STF*) un Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumu (*ESSF*). Šāda apspriešanās ar ekspertiem ir īpaši svarīga, ja Komisija saskaņā ar šo regulu plāno pieņemt deleģētos vai īstenošanas aktus.
- (53) Alternatīvo degvielu infrastruktūra ir joma, kas strauji attīstās. Kopīgu tehnisko specifikāciju trūkums ir šķērslis alternatīvo degvielu infrastruktūras vienotā tirgus izveidei. Tāpēc būtu jādeleģē pilnvaras Komisijai saskaņā ar LESD 290. pantu pieņemt aktus, kas vajadzīgi, lai izstrādātu tehniskās specifikācijas jomās, kurās kopējās tehniskās specifikācijas nav noteiktas, bet ir vajadzīgas. Jo īpaši šeit būtu jāietver sakari starp elektrotransportlīdzekli un uzlādes punktu, sakari starp uzlādes punktu un uzlādes programmatūras vadības sistēmu (aizmugursistēmu), sakari saistībā ar elektrotransportlīdzekļa viesabonēšanu un sakari ar elektrotīklu, vienlaikus nodrošinot visaugstākā līmeņa kiberdrošības aizsardzību un galalietotāja persondatu aizsardzību. Ir arī jānosaka piemērota pārvaldības sistēma un dažādu to dalībnieku lomas, kas iesaistīti transportlīdzekļa–tīkla komunikācijas ekosistēmā. Turklāt jāņem vērā tehnoloģiju attīstība, piemēram, elektroceļu sistēmas (*ERS*). Attiecībā uz datu sniegšanu pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai pievienotu jaunus datu veidus datiem par publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem, kas jādara pieejami un pieklūstami saskaņā ar šo regulu.

- (53.a) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas 17. panta 4. un 5. punkta un 18. panta 4.a punkta īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz marķēšanas noteikumu izstrādi, attiecībā uz tādu datu formātu, biežumu un kvalitāti, kas attiecas uz publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem un kas saskaņā ar šo regulu ir jādara pieejami un piekļūstami, un attiecībā uz procedūru, kas padara iespējamu minēto pieejamību un piekļūstamību.
- (54) Alternatīvo degvielu un jo īpaši bezemisiju degvielu tirgus joprojām ir attīstības sākumposmā, un tehnoloģijas attīstās strauji. Tas varētu ietekmēt pieprasījumu pēc alternatīvajām degvielām un līdz ar to arī pēc visu transporta veidu alternatīvo degvielu infrastruktūras. Tāpēc Komisijai līdz 2024. gada 31. decembrim šī regula būtu jāpārskata, pamatojoties uz tehnoloģiju un tirgus gatavības ziņojumu par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tajā būtu jāņem vērā pirmās norādes par tirgus preferencēm un jāapsver norises tehnoloģiju un standartu jomā. [...] Komisijai pēc sākotnējas pilnās pārskatīšanas līdz 2026. gada 31. decembrim būtu jāveic regulāra pārskatīšana reizi 5 gados, apsverot arī 5. pantā minētos elektroniskos maksāšanas līdzekļus un 3. un 4. pantā minētās robežvērtības atkāpju formulēšanai.
- (55) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, sekmēt plašu tirgus attīstību alternatīvo degvielu jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, tā kā ir vajadzīga rīcība, lai nodrošinātu pieprasījumu pēc alternatīvas degvielas transportlīdzekļu "kritiskās masas" un ļautu Eiropas rūpniecības nozarei veikt izmaksu ziņā efektīvu izstrādi, un lai nodrošinātu alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem mobilitāti visā Savienībā, minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

- (56) Tādēļ Direktīva 2014/94/ES būtu jāatceļ. Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2019/1745 ²⁰ un Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2021/1444 ²¹ ir noteikti nedatēti tehniskie standarti dažu veidu alternatīvo degvielu infrastruktūrai. Šie standarti tagad ir datēti un uzskaitīti šīs regulas II pielikumā. Tādējādi šīs deleģētās regulas arī būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

1. Šajā regulā ir izklāstīti obligāti valstu mērķrādītāji, kas jāizpilda, ieviešot ceļu transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un stāvošiem gaisa kuģiem paredzētu pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru Savienībā. Tajā noteiktas kopējas tehniskās specifikācijas un prasības attiecībā uz informāciju lietotājiem, datu sniegšanu un prasībām, kā veicami maksājumi par alternatīvo degvielu infrastruktūras lietošanu.
2. Šajā regulā ir izklāstīti noteikumi par valstu politikas regulējumu, kas jāpieņem dalībvalstīm, t. sk. par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jomās, kurās obligāti Savienības mēroga mērķrādītāji nav noteikti, un par ziņošanu, kā noris šādas infrastruktūras ieviešana.
3. Ar šo regulu izveido ziņošanas mehānismu, kas stimulē sadarbību un nodrošina stabilu progresa pārraudzību. Mehānisms ietver strukturētu, pārredzamu, iteratīvu procesu starp Komisiju un dalībvalstīm nolūkā pabeigt valstu politikas regulējumu izstrādi un pēc tam tos īstenot, kā arī atbilstošu Komisijas rīcību, lai atbalstītu alternatīvo degvielu infrastruktūras ātrāku un saskaņotu ieviešanu dalībvalstīs.

²⁰ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/1745 (2019. gada 13. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES papildina un groza attiecībā uz L kategorijas mehānisko transportlīdzekļu uzlādes punktiem, krasta elektropadevi iekšzemes ūdensceļu kuģiem, ūdenraža padevi autotransportam un dabasgāzes padevi autotransportam un ūdens transportam un ar ko atceļ Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2018/674, *OV L 268, 22.10.2019, 1. lpp.*

²¹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/1444 (2021. gada 17. jūnijs), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES papildina attiecībā uz standartiem par elektrisko autobusu uzlādes punktiem, *OV L 313, 6.9.2021, 1. lpp.*

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "datu piekļūstamība" ir iespēja jebkurā laikā pieprasīt un saņemt datus mašīnlasāmā formātā;
- 2) "*ad hoc* cena" ir cena, ko uzlādes vai uzpildes punkta operators *ad hoc* veidā par uzlādi vai uzpildi iekasē no galalietotāja;
- 2.a) "*TEN-T* tīklā" nozīmē: attiecībā uz elektrouzlādes stacijām – ka tās atrodas *TEN-T* tīklā vai līdz 3 km brauciena attālumā no tuvākās *TEN-T* ceļa izejas; attiecībā uz ūdeņraža uzpildes stacijām – ka tās atrodas *TEN-T* tīklā vai līdz 10 km brauciena attālumā no tuvākās *TEN-T* ceļa izejas.
- 3) "alternatīvās degvielas" ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu energoapgādē un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos raksturlielumus, t. sk.:
 - a) "bezemisiju transportlīdzekļiem, kuģiem vai gaisa kuģiem paredzētas alternatīvās degvielas":
 - elektroenerģija,
 - ūdeņradis,
 - amonjaks;
 - b) "atjaunīgās degvielas":
 - biomasas kurināmie/degvielas, tostarp biogāze, un biodegviela, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 ²² 2. panta 27. un 33. punktā,
 - no atjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela, t. sk. amonjaks;

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

c) "pārejas alternatīvās degvielas":

- dabasgāze gāzveida agregātstāvoklī (saspīestā dabasgāze (*CNG*)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķīdinātā dabasgāze (*LNG*)),
- sašķīdinātā naftas gāze (*LPG*),
- no neatjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela;

- 3.a) "gaisa kuģu kontaktstāvvietā" ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas aprīkota ar pasažieru iekāpšanas trupu;
- 3.b) "gaisa kuģu attālinātā stāvvietā" ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas nav aprīkota ar pasažieru iekāpšanas trupu;
- 4) "*TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidosta" ir lidosta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 ²³ II pielikumā;
- 6) "automātiska autentifikācija" ir transportlīdzekļa autentifikācija uzlādes punktā, izmantojot uzlādes savienotāju vai telemātiku;
- 7) "datu pieejamība" ir datu esība mašīnlasāmā digitālā formātā;
- 8) "akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklis" ir elektrotransportlīdzeklis, kas darbojas tikai ar elektromotoru un kam nav sekundāra dzinējspēka;
- 9) "divvirzienu uzlāde" ir viedās uzlādes operācija, kurā elektroenerģijas plūsmu var pagriezt pretējā virzienā, ļaujot elektroenerģijai plūst no akumulatora uz uzlādes punktu, kuram tas pieslēgts;
- 10) "savienotājs" ir fiziska saskarne, caur kuru notiek degvielas vai elektroenerģijas apmaiņa starp uzlādes vai uzpildes punktu un transportlīdzekli;
- 11) "komerciālie gaisa pārvadājumi" ir gaisa pārvadājumi, kas definēti Direktīvas (ES) 2018/1139 ²⁴ 3. panta 24. punktā;

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

- 12) "konteinerkuģis" ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas telpās un uz klāja;
- 13) "līgumisks maksājums" ir tāds maksājums par uzlādes vai uzpildes pakalpojumu, ko galalietotājs veic mobilitātes pakalpojuma sniedzējam, pamatojoties uz līgumu starp galalietotāju un mobilitātes pakalpojuma sniedzēju;
- 14) "digitāli savienots uzlādes punkts" ir uzlādes punkts, kas var reāllaikā nosūtīt un saņemt informāciju, divos virzienos savienoties ar elektrotīklu un elektrotransportlīdzekli un ko var attālināti uzraudzīt un vadīt, arī lai sāktu un apturētu uzlādes sesiju un izmērītu elektroenerģijas plūsmas;
- 15) "sadales sistēmas operators" ir operators, kas definēts Direktīvas (ES) 2019/944 ²⁵ 2. panta 29. punktā;
- 16) "dinamiskie dati" ir dati, kas mainās bieži vai regulāri;
- 17) "elektroceļu sistēma" ir tāda fiziska instalācija gar ceļu, kas ļauj pārvadīt elektroenerģiju uz elektrotransportlīdzekli tā kustības laikā;
- 18) "elektrotransportlīdzeklis" ir mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurš ietver vismaz vienu neperifēru elektrisku mašīnu kā enerģijas pārveidotāju ar atkārtoti uzlādējamu enerģijas akumulēšanas sistēmu, kuru var uzlādēt ārēji;
- 19) "stāvošu gaisa kuģu elektroapgāde" ir elektroenerģijas padeve, kurā izmanto standartizētu stacionāru vai pārvietojamu saskarni, uz gaisa kuģiem, kad tie novietoti gaisa kuģu kontaktstāvvietā vai gaisa kuģu attālinātā stāvvietā;
- 20) "galalietotājs" ir fiziska vai juridiska persona, kas pērk alternatīvo degvielu tiešai lietošanai transportlīdzeklī;
- 21) "e-viesabonēšana" ir datu un maksājumu apmaiņa starp uzlādes vai uzpildes punkta operatoru un mobilitātes pakalpojuma sniedzēju, no kura galalietotājs pērk uzlādes pakalpojumu;
- 22) "e-viesabonēšanas platforma" ir platforma, kas savieno tirgus dalībniekus, īpaši mobilitātes pakalpojuma sniedzējus un uzlādes vai uzpildes punktu operatorus, lai starp tiem nodrošinātu pakalpojumus, arī e-viesabonēšanu;

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/944 (2019. gada 5. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES (OV L 158, 14.6.2019., 125. lpp.).

- 23) "Eiropas standarts" ir standarts, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1025/2012 ²⁶ 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
- 24) "kravas terminālis" ir kravas terminālis, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta s) punktā;
- 25) "bruto tilpība" ir Regulas (ES) 2015/757 ²⁷ 3. panta e) punktā definētā "bruto tonnāža";
- (26) "lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir M2, M3, N2 vai N3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kā definēts attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 ²⁸ 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punktā, 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punktā, 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktā un 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta iii) punktā;
- 27) "lieljaudas uzlādes punkts" ir uzlādes punkts, kas uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju ar izejas jaudu, kura pārsniedz 22 kW;
- 28) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir kuģis, kas definēts *SOLAS 74 X* nodaļas 1. noteikumā un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 29) "mazas noslodzes transportlīdzeklis" ir M1 vai N1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kā definēts attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā un 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
- 29.a) "sašķidrinātais metāns" ir *LNG*, sašķidrināta biogāze vai sintētiskā *LNG*, tostarp minēto degvielu maisījumi;
- 30) "mobilitātes pakalpojuma sniedzējs" ir juridiska persona, kura galalietotājiem par atlīdzību sniedz pakalpojumus, t. sk. pārdod uzlādes pakalpojumu;

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

- 31) "parastās jaudas uzlādes punkts" ir uzlādes punkts, kas uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju ar izejas jaudu, kura nepārsniedz 22 kW;
- 32) "valsts piekļuves punkts" ir digitālā saskarne, kā definēts Direktīvas 2010/40/ES ²⁹ 4. panta 22. punktā;
- 33) "uzlādes punkta operators" ir subjekts, kurš atbild par uzlādes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un galalietotājiem sniedz uzlādes pakalpojumu, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;
- 34) "uzpildes punkta operators" ir subjekts, kurš atbild par uzpildes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un galalietotājiem sniedz uzpildes pakalpojumu, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;
- 35) "pasažieru kuģis" ir kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, arī kruīza kuģi, ātrgaitas pasažieru kuģi un kuģi, kuru aprīkojums ļauj ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā ("Ro-Ro pasažieru kuģi");
- 36) "uzlādējams hibrīdelektrisks transportlīdzeklis" ir elektrotransportlīdzeklis, kas aprīkots ar parastu iekšdedzes motoru apvienojumā ar elektriskās piedziņas sistēmu un ko var uzlādēt no ārēja elektroenerģijas avota;
- 37) "izejas jauda" ir kW izteikta teorētiskā maksimālā jauda, ko uzlādes punkts, uzlādes stacija, uzlādes parks vai krasta elektroapgādes iekārta var nodrošināt transportlīdzeklim vai peldlīdzeklim, kas pieslēgts šim uzlādes punktam, stacijai, parkam vai iekārtai;
- 38) "publiski pieejama alternatīvo degvielu infrastruktūra" ir alternatīvo degvielu infrastruktūra, kas atrodas vietā vai īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, neatkarīgi no tā, vai alternatīvo degvielu infrastruktūra atrodas publiskā vai privātā īpašumā, neatkarīgi no tā, vai pastāv ierobežojumi vai nosacījumi attiecībā uz piekļuvi vietai vai īpašumam, un neatkarīgi no alternatīvo degvielu infrastruktūras piemērojamajiem izmantošanas nosacījumiem;
- 39) "kvadrātkods" (QR kods) ir ISO/IEC 18004:15 atbilstoša datu kodēšana un vizualizācija;
- 40) "ad hoc uzlāde" ir galalietotāja nopirkts uzlādes pakalpojums bez nepieciešamības šim galalietotājam papildus pakalpojuma iegādei reģistrēties, slēgt rakstisku vienošanos vai iesaistīties ilgstošākās komerciālās attiecībās ar minētā uzlādes punkta operatoru;

²⁹ Kā ierosināts COM(2021)813 final (ITS direktīva)

- 41) "uzlādes punkts" ir tāda stacionāra vai pārvietojama saskarne, kura uz elektrotransportlīdzekli ļauj pārvadīt elektroenerģiju, kura, lai gan tai var būt viena vai vairākas kontaktligzdas dažādu savienotāju veidu pieslēgšanai, vienlaikus spēj uzlādēt tikai vienu elektrotransportlīdzekli un kurā neietilpst ierīces, kuru izejas jauda ir 3,7 kW vai mazāka un kuru galvenais nolūks nav elektrotransportlīdzekļu uzlāde;
- 42) "mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks" ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;
- 43) "lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks" ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;
- 44) "uzlādes parks" ir viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā;
- 45) "uzlādes stacija" ir konkrētā vietā esoša fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzlādes punktiem;
- 46) "uzlādes pakalpojums" ir elektroenerģijas, arī saistītu pakalpojumu, pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzlādes punktu;
- 47) "uzlādes sesija" ir pilns transportlīdzekļa uzlādes process publiski pieejamā uzlādes punktā no transportlīdzekļa pieslēgšanas brīža līdz transportlīdzekļa atvienošanas brīdim;
- 48) "*ad hoc* uzpilde" ir galalietotāja nopirkts uzpildes pakalpojums bez nepieciešamības viņam papildus pakalpojuma iegādei reģistrēties, slēgt rakstisku vienošanos vai iesaistīties ilgstošākās komercattiecībās ar minētā uzpildes punkta operatoru;

- 49) "uzpildes punkts" ir uzpildes iekārta jebkādas šķidrās vai gāzveida degvielas nodrošināšanai, izmantojot stacionāru vai pārvietojamu iekārtu, kas vienlaikus spēj uzpildīt tikai vienu transportlīdzekli, vienu kuģi vai vienu gaisa kuģi;
- 50) "uzpildes pakalpojums" ir jebkādas šķidrās vai gāzveida degvielas pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzpildes punktu;
- 51) "uzpildes sesija" ir pilns transportlīdzekļa uzpildes process publiski pieejamā uzpildes punktā no transportlīdzekļa savienojuma izveides brīža līdz tā atvienošanas brīdim;
- 52) "uzpildes stacija" ir konkrētā vietā esoša atsevišķa fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzpildes punktiem;
- 53) "regulatīvā iestāde" ir regulatīvā iestāde, ko katra dalībvalsts norīko saskaņā ar Direktīvas (ES) 2019/944 57. panta 1. punktu;
- 54) "atjaunīgā enerģija" ir no atjaunīgajiem nefosilajiem energoresursiem iegūta enerģija, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 1. punktā;
- 55) "Ro-Ro pasažieru kuģis" ir kuģis, kura aprīkojums ļauj ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 56) "droša stāvvietā" ir stāvvietā ir Regulas (ES) Nr. 1315/2013 17. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētā stāvvietas un atpūtas zona, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu novietošanai stāvvietā uz nakti un ir sertificēta, ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 ³⁰ 8.a pantu un uz tā pamata pieņemtos deleģētos aktus;
- 58) "krasta elektroapgāde" ir krasta elektroenerģijas nodrošināšana pietātnē pietauvotiem jūras kuģiem vai iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem, izmantojot standartizētu saskarni;
- 59) "viedā uzlāde" ir uzlādes operācija, kurā akumulatoram piegādātās elektroenerģijas intensitāte tiek koriģēta dinamiski, pamatojoties uz informāciju, kas saņemta, izmantojot elektroniskos sakarus;
- 60) "statiskie dati" ir dati, kas mainās reti vai neregulāri;

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

- 61) "*TEN-T* visaptverošais tīkls" ir tīkls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 9. pantā;
- 62) "*TEN-T* pamattīkls" ir tīkls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 38. pantā;
- 63) "*TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu osta un *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta" ir *TEN-T* pamattīkla vai visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
- 64) "*TEN-T* pamattīkla jūras osta un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta" ir *TEN-T* pamattīkla vai visaptverošā tīkla jūras osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
- 65) "pārvades sistēmas operators" ir sistēmas operators, kas definēts Direktīvas (ES) 2019/944 2. panta 35. punktā;
- 66) "pilsētas mezgls" ir pilsētas mezgls, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā.

3. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektrouzlādes infrastruktūru

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā proporcionāli mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumam tiek izvietotas publiski pieejamas mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas, un nodrošina tiem pietiekamu izejas jaudu.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka katra gada beigās, sākot no 24. pantā norādītās piemērošanas dienas, kumulatīvi tiek sasniegti šādi izejas jaudas mērķrādītāji:
 - a) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklī publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 1 kW; un
 - b) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes uzlādējamam hibrīdelektriskam transportlīdzeklī publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 0,66 kW.

- 1.a Ja mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars salīdzinājumā ar dalībvalsts teritorijā reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku sasniedz vismaz 20 % un dalībvalsts pierāda, ka 1. punkta otrajā daļā izklāstīto prasību īstenošanai ir nelabvēlīga ietekme, jo tiek atturētas privātās investīcijas, un tā vairs nav pamatota, minētā dalībvalsts var iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu saņemt atļauju piemērot zemākas prasības attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni vai pārtraukt piemērot šādas prasības.

Komisija sešu mēnešu laikā pieņem lēmumu par minēto pieprasījumu, kā pamatoti katrā atsevišķā gadījumā.

2. Dalībvalstis savas teritorijas autoceļu tīklā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kuri paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka:
- a) *TEN-T* pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:
- (i) līdz 2025. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,
 - (ii) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;

b) *TEN-T* visaptverošajā tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:

- (i) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,
- (ii) līdz 2035. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;

2.a Uz *TEN-T* ceļiem abos pārvietošanās virzienos var izvietot vienu publiski pieejamu uzlādes parku, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka šāds parks ir viegli pieejams no abiem pārvietošanās virzieniem, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes un ka tiek izpildītas 2. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu abos kustības virzienos.

2.b Atkāpjoties no 2.a punkta, uz *TEN-T* ceļiem, kuru gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir mazāka par 10 000 mazas noslodzes transportlīdzekļiem, un ja infrastruktūru nevar pamatot no sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu viedokļa, dalībvalstis var paredzēt, ka publiski pieejams uzlādes parks, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļiem, var apkalpot abus pārvietošanās virzienus, vienlaikus izpildot 2. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, parka kopējo izejas jaudu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu, kas piemērojamas vienam braukšanas virzienam, ar noteikumu, ka uzlādes parks ir viegli pieejams no abiem pārvietošanās virzieniem un ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes. Dalībvalstis par šādām atkāpēm paziņo Komisijai. Tās tos pārskata reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresu ziņojumu.

- 2.c Atkāpjoties no 2. punkta, uz *TEN-T* ceļiem, kuru gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir mazāka par 10 000 mazas noslodzes transportlīdzekļiem, un ja infrastruktūru nevar pamatot no sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu viedokļa, dalībvalstis var līdz 50 % samazināt tāda publiski pieejama uzlādes parka kopējo izejas jaudu, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā noteikts 2. punktā, ar noteikumu, ka šāds uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ja ir izpildītas pārējās 2. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu. Dalībvalstis par šādām atkāpēm paziņo Komisijai. Tās tos pārskata reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresa ziņojumu.
- 2.d Atkāpjoties no prasības par maksimālo 60 km attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā noteikts 2. punkta a) un b) apakšpunktā, dalībvalstis šādiem uzlādes parkiem var atļaut lielāku attālumu līdz 100 km uz *TEN-T* ceļiem, ja to kopējā vidējā dienas satiksmes intensitāte gadā ir mazāka par 4000 mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes par attālumu starp uzlādes parkiem. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visām atkāpēm, kas pieņemtas, ievērojot šo punktu. Tās pārskata atkāpes reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresa ziņojumu.
- Ja dalībvalsts ir paziņojusi par atkāpi, ievērojot šo punktu, 2. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem uzskata par izpildītām 2.a, 2.b un 2.c punkta vajadzībām.
3. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti.

4. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektruzlādes infrastruktūru

1. Dalībvalstis savā teritorijā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a.01) līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz 15 % no *TEN-T* tīkla garuma katrā braukšanas virzienā izvieta publiski pieejamus lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētus uzlādes parkus un ka katrs uzlādes parks piedāvā vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;
 - a.02) līdz 2027. gada 31. decembrim vismaz 40 % no *TEN-T* tīkla garuma katrā braukšanas virzienā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes parki un ka katrs uzlādes parks:
 - (i) *TEN-T* pamattīklā dara pieejamu vismaz 2800 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 350 kW individuālo izejas jaudu;
 - (ii) *TEN-T* visaptverošajā tīklā dara pieejamu vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 350 kW individuālo izejas jaudu;
 - a) līdz 2030. gada 31. decembrim *TEN-T* pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā cits no cita ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un ka katrs uzlādes parks piedāvā vismaz 3500 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW; [...]

- b) līdz 2030. gada 31. decembrim *TEN-T* visaptverošajā tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 100 km attālumā cits no cita ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un un ka katrs uzlādes parks piedāvā vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;
- c) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā drošā stāvvietā ir ierīkota vismaz viena publiski pieejama lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēta uzlādes stacija ar izejas jaudu vismaz 100 kW;
- d) līdz 2025. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā vai to tuvumā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā izejas jauda ir vismaz 600 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW;
- e) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā vai to tuvumā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā jauda ir vismaz 1200 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW.

1.a Šā panta 1. punkta a.01) un a.02) apakšpunktā minēto *TEN-T* tīkla garuma procentuālo daļu aprēķina, pamatojoties uz šādiem elementiem:

- (a) aprēķinot saucēju: *TEN-T* tīkla kopējais garums dalībvalsts teritorijā;
- (b) aprēķinot skaitītāju: *TEN-T* tīkla posmu kopējais garums starp diviem publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem; aprēķinot skaitītāju, neņem vērā *TEN-T* tīkla posmus starp diviem uzlādes parkiem, kas atrodas vairāk nekā 120 km attālumā viens no otra.

- 1.b Uz *TEN-T* ceļiem abos pārvietošanās virzienos var izvietot vienu publiski pieejamu uzlādes parku, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka šāds parks ir viegli pieejams no abiem pārvietošanās virzieniem, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes un ka tiek izpildītas 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu abos kustības virzienos.
- 1.c Atkāpjoties no 1.b punkta, uz *TEN-T* ceļiem, kuru gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un ja infrastruktūru nevar pamatot no sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu viedokļa, dalībvalstis var paredzēt, ka publiski pieejams uzlādes parks, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļiem, var apkalpot abus pārvietošanās virzienus, vienlaikus izpildot 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, parka kopējo izejas jaudu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu, kas piemērojamas vienam braukšanas virzienam, ar noteikumu, ka uzlādes parks ir viegli pieejams no abiem pārvietošanās virzieniem un ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes. Dalībvalstis par šādām atkāpēm paziņo Komisijai. Tās tos pārskata reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresa ziņojumu.
- 1.d Atkāpjoties no 1. punkta, uz *TEN-T* ceļiem, kuru gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un ja infrastruktūru nevar pamatot no sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu viedokļa, dalībvalstis var līdz 50 % samazināt tāda publiski pieejama uzlādes parka kopējo izejas jaudu, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kā noteikts 1. punktā, ar noteikumu, ka šāds uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ja ir izpildītas 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz attālumu, punktu skaitu un atsevišķu punktu izejas jaudu. Dalībvalstis par šādām atkāpēm paziņo Komisijai. Tās tos pārskata reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresa ziņojumu.

- 1.e Atkāpjoties no prasības par maksimālo 60 km attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kā noteikts 1. punkta a) apakšpunktā, dalībvalstis šādiem uzlādes parkiem var atļaut lielāku attālumu līdz 100 km uz *TEN-T* pamattīkla ceļiem, ja to kopējā vidējā dienas satiksmes intensitāte gadā ir mazāka par 800 lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes par attālumu starp uzlādes stacijām. Dalībvalstis par šādām atkāpēm paziņo Komisijai. Tās tos pārskata reizi divos gados saistībā ar 14. pantā minēto valsts progresu ziņojumu.

Ja dalībvalsts ir paziņojusi par atkāpi, ievērojot šo punktu, 1. punkta a) apakšpunktā paredzētās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem uzskata par izpildītām 1.b, 1.c un 1.d punkta vajadzībām.

- 1.f Atkāpjoties no 1. punkta a01), a02), a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes parku kopējo izejas jaudu un no 1. punkta a) apakšpunktā noteiktajām prasībām attiecībā uz maksimālo attālumu starp šiem parkiem, Kipra var iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu atļaut piemērot zemākas prasības attiecībā uz tādu publiski pieejamu uzlādes parku kopējās jaudas līmeni, kuri paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un/vai piemērot lielāku maksimālo attālumu līdz 100 km starp šiem parkiem, ja šāds pieprasījums nekavēs lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu kustību minētajā dalībvalstī.

Komisija sešu mēnešu laikā pieņem pamatotu lēmumu par minēto pieprasījumu. Jebkurš atbrīvojums, kas piešķirts, ievērojot šo punktu, nepārsniedz četrus gadus, un pēc tam Komisija to pārskata pēc Kipras pamatota pieprasījuma.

2. Kaimiņos esošās dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti. Pirms minētā datuma uzmanība tiek pievērsta pārrobežu posmiem, un kaimiņos esošās dalībvalstis dara visu iespējamo, lai ievērotu minētos maksimālos attālumus, tiklīdz tās izvieta uzlādes infrastruktūru *TEN-T* tīkla pārrobežu posmos.

5. pants

Uzlādes infrastruktūra

2. Uzlādes punktu operatori to apkalpotajos publiski pieejamos uzlādes punktos galalietotājiem nodrošina elektrotransportlīdzekļu *ad hoc* uzlādes iespēju.

Tajos uzlādes punktos, kas izvietoti no 24. pantā minētās piemērošanas dienas, *ad hoc* uzlāde ir iespējama, izmantojot Savienībā plaši izmantotu maksājumu instrumentu. Šajā nolūkā uzlādes punktu operatori minētajos punktos pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus termināļus un ierīces, t. sk. vismaz vienu no šādām ierīcēm:

- (a) maksājumu karšu lasītāji;
- (b) tādas ierīces ar bezkontakta funkciju, kas spēj nolasīt maksājumu kartes;
- (c) publiski pieejamiem uzlādes punktiem, kuru izejas jauda ir mazāka par 50 kW, ierīces, kas izmanto interneta savienojumu un ļauj veikt drošu maksājumu darījumu, piemēram, tādas, kas ģenerē īpašu kvadrātkodu.

No 2027. gada 1. janvāra uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi publiski pieejamie uzlādes punkti, kurus tie apkalpo, tostarp pirms 24. pantā minētās piemērošanas dienas izvietotie punkti, kuri atbilst 3. panta 2. punktā noteiktajām prasībām un kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka, atbilst a) vai b) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

Viens otrajā daļā minētais maksājumu terminālis vai ierīce var apkalpot vairākus uzlādes punktus uzlādes parkā.

Šajā punktā noteiktās prasības nepiemēro publiski pieejamiem uzlādes punktiem, kuros par uzlādes pakalpojumu nav jāmaksā.

3. Ja uzlādes punktu operatori to apkalpotā publiski pieejamā uzlādes punktā piedāvā automātisku autentifikāciju, viņi nodrošina, ka galalietotājiem vienmēr ir tiesības neizmantot automātisko autentifikāciju, bet veikt vai nu transportlīdzekļa ad hoc uzlādi, kā noteikts 2. punktā, vai arī izmantot citu līgumisku uzlādes risinājumu, kas tiek piedāvāts minētajā uzlādes punktā. Uzlādes punktu operatori katrā publiski pieejamā uzlādes punktā, kuru tie apkalpo un kurā tie dara pieejamu automātisko autentifikāciju, šo iespēju parāda pārredzami un piedāvā galalietotājam ērtā veidā.
4. Publiski pieejamu uzlādes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo uzlādes punktu operatori nediferencē cenas, ko tie piemēro galalietotājiem, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Cenu līmeni attiecīgā gadījumā var diferencēt tikai samērīgā veidā, balstoties uz objektīvu pamatojumu.
5. Uzlādes punktu operatori visās to apkalpotajās publiski pieejamajās uzlādes stacijās skaidri dara pieejamu informāciju un *ad hoc* cenu, lai galalietotājiem šī informācija būtu zināma pirms uzlādes sesijas sākšanas. Šī informācija ietver visus cenas komponentus, ko operators iekasē, lai aprēķinātu uzlādes sesijas cenu, piemēram, cenu par sesiju, cenu par minūti vai cenu par kWh.

Attiecībā uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka un kuri ir izvietoti no 24. pantā minētās piemērošanas dienas, un attiecībā uz tiem uzlādes punktiem, kas minēti 2. punkta trešajā daļā, šo informāciju skaidri norāda uzlādes stacijā.
6. Cenas, ko mobilitātes pakalpojumu sniedzēji piemēro galalietotājiem, ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji pirms uzlādes sesijas sākšanas galalietotājiem dara pieejamu visu informāciju par piemērojamo cenu, kas attiecas uz viņu paredzēto uzlādes sesiju, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot visus cenas komponentus, tostarp piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko piemēro mobilitātes pakalpojumu sniedzējs. Nodevas ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Papildu maksu par pārrobežu e-viesabonēšanu nepiemēro.

7. Ne vēlāk kā vienu gadu pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie uzlādes punkti ir savienoti digitāli.
8. Uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie parastās jaudas uzlādes punkti pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas spēj veikt viedo uzlādi.
10. Ne vēlāk kā vienu gadu pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas publiski pieejamu uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visiem to apkalpotajiem publiski pieejamajiem līdzstrāvas uzlādes punktiem ir uzstādīts fiksēts uzlādes kabelis.
11. Ja uzlādes punkta operators nav minētā punkta īpašnieks, tad saskaņā ar savstarpēju vienošanos īpašnieks dara pieejamu operatoram uzlādes punktu, kura tehniskie raksturlielumi ļauj operatoram izpildīt 3., 7., 8. un 10. punktā noteikto pienākumu.

6. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz ceļu transportlīdzekļu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā minimālais publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes staciju skaits tiek izveidots līdz 2030. gada 31. decembrim.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijas, kuras ir aprīkotas ar vismaz 700 bāru uzpildes iekārtu, *TEN-T* pamattīklā ir izvietotas ne vairāk kā 200 km attālumā cita no citas.

Dalībvalstis veic analīzi par šādu uzpildes staciju labāko atrašanās vietu un īpaši ņem vērā šādu uzpildes staciju izmantošanu pilsētas mezglos vai to tuvumā vai multimodālos mezglos, kur tās varētu apgādāt arī citus transporta veidus.

2. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka *TEN-T* pamattīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegts 1. punkta otrajā daļā norādītais maksimālais attālums.
3. *Publiski pieejamas uzpildes stacijas operators vai tad, ja minētais operators nav šādas stacijas īpašnieks, minētās stacijas īpašnieks saskaņā ar savstarpēju vienošanos nodrošina, ka stacija ir paredzēta mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai.*
[...]

7. pants

Ūdeņraža uzpildes infrastruktūra

1. Ūdeņraža uzpildes staciju operatori to apkalpotajās publiski pieejamajās uzpildes stacijās galalietotājiem nodrošina *ad hoc* uzpildes iespēju.

Ad hoc uzpilde ir iespējama visās publiski pieejamajās ūdeņraža uzpildes stacijās, kurās izmanto Savienībā plaši izmantotu maksājumu instrumentu. Šajā nolūkā minēto staciju operatori pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus termināļus un ierīces, t. sk. vismaz vienu no šādām ierīcēm:

- (a) maksājumu karšu lasītāji;
- (b) tādas ierīces ar bezkontakta funkciju, kas spēj nolasīt maksājumu kartes.

Šajā punktā noteiktās prasības piemēro no 24. pantā minētās piemērošanas dienas attiecībā uz tām publiski pieejamām uzpildes stacijām, kas izvietotas pēc minētās dienas. Attiecībā uz publiski pieejamām uzpildes stacijām, kas izvietotas pirms minētās dienas, minētās prasības piemēro 6 mēnešus pēc minētās dienas.

Ja ūdeņraža uzpildes punkta operators nav minētā punkta īpašnieks, tad saskaņā ar savstarpēju vienošanos īpašnieks dara pieejamus operatoram ūdeņraža uzpildes punktus, kuru tehniskie raksturlielumi ļauj operatoram izpildīt šajā punktā noteikto pienākumu.

2. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes punktu operatori nediferencē cenas, ko tie piemēro galalietotājiem, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Attiecīgā gadījumā cenu līmeni var diferencēt tikai saskaņā ar objektīvu pamatojumu.
3. Ūdeņraža uzpildes punktu operatori to apkalpotajās uzpildes stacijās pirms uzpildes sesijas sākšanas dara pieejamu informāciju par cenu.
4. Publiski pieejamu uzpildes staciju operatori var sniegt ūdeņraža uzpildes pakalpojumus klientiem uz līguma pamata, arī citu mobilitātes pakalpojumu sniedzēju vārdā un uzdevumā. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji galalietotājiem nosaka samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas cenas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji pirms uzpildes sesijas sākšanas galalietotājiem dara pieejamu visu informāciju par piemērojamo cenu, kas attiecas uz viņu paredzēto uzpildes sesiju, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot ūdeņraža uzpildes punkta operatora noteiktos cenas komponentus, piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko piemēro mobilitātes pakalpojumu sniedzējs.

8. pants

Sašķidrinātā metāna infrastruktūra ceļu transportlīdzekļiem

Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2025. gada 1. janvārim vismaz *TEN-T* pamattīklā tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu sašķidrinātā metāna uzpildes punktu, lai nodrošinātu, ka ar sašķidrinātu metānu darbināmi lielas noslodzes transportlīdzekļi var pārvietoties visā Savienībā, ja ir pieprasījums un ja vien izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, arī vidiskajiem ieguvumiem.

9. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi jūras ostās

1. Dalībvalstis nodrošina, ka *TEN-T* jūras ostās tiek nodrošināta jūras konteinerkuģu un jūras pasažieru kuģu minimālā krasta elektroapgāde. Šajā sakarā tās veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz 2030. gada 1. janvārim:
 - a) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām – kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais tādu ostā piestājušu un piestātnē pietauvotu kuģu skaits, kuri ir jūras konteinerkuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 100, ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā piestājušajiem jūras konteinerkuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri pietauvoti piestātnē attiecīgajā jūras ostā;
 - b) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām – kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais tādu ostā piestājušu un piestātnē pietauvotu kuģu skaits, kuri ir jūras Ro-Ro pasažieru kuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnām un jūras ātrgaitas pasažieru kuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 40, ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā piestājušajiem jūras Ro-Ro pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām un jūras ātrgaitas pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri pietauvoti piestātnē attiecīgajā jūras ostā;
 - c) *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostām – kuru pēdējo trīs gadu vidējais ikgadējais tādu ostā piestājušu un piestātnē pietauvotu kuģu skaits, kuri ir jūras pasažieru kuģi ar bruto tilpību virs 5000 tonnām un kuri nav jūras Ro-Ro pasažieru kuģi un jūras ātrgaitas pasažieru kuģi, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 25, ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā piestājušajiem jūras pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri nav jūras Ro-Ro pasažieru kuģi un jūras ātrgaitas pasažieru kuģi un ir pietauvoti piestātnē attiecīgajā jūras ostā.

2. ["FuelEU Maritime"] 5. panta 3. punkta a), b), c), da ³¹ un f) apakšpunktā minēto kuģu ienākšanu ostā neņem vērā, nosakot to kuģu kopējo skaitu, kuri piestāj ostā un kuri saskaņā ar 1. punktu ir pietauvoti piestātnē attiecīgajā ostā.
3. Ja *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta atrodas uz salas, tālākā reģionā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā, vai Seūtas un Meliljas teritorijā, kas nav tieši savienota ar kontinentālās daļas elektrotīklu, vai – tālākā reģiona vai Seūtas un Meliljas gadījumā – ar kaimiņvalsts elektrotīklu, 1. punktu nepiemēro, kamēr šāds pieslēgums nav pabeigts vai nav pietiekama vietējā ražošanas jauda no nefosiliem enerģijas avotiem, lai apmierinātu salas, tālākā reģiona vai Seūtas un Meliljas vajadzības.

10. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi iekšējo ūdensceļu ostās

Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) līdz 2025. gada 1. janvārim visās *TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi;
- b) līdz 2030. gada 1. janvārim visās *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi.

³¹ "FuelEU Maritime" priekšlikuma 5. panta 3. punkta da) apakšpunkts ir šāds:
da) kuri nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo izņēmuma kārtā ir apdraudēta elektrotīkla stabilitāte saistībā ar to, ka krasta jauda nav pietiekama, lai apmierinātu kuģa vajadzīgo elektroenerģijas pieprasījumu pie piestātnes;

11. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz sašķidrināta metāna piegādi jūras ostās

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punktā minētajās *TEN-T* pamattīkla jūras ostās tiek izvietots atbilstošs skaits sašķidrināta metāna uzpildes punktu, lai līdz 2025. gada 1. janvārim jūras kuģi varētu pārvietoties visā *TEN-T* pamattīklā. Dalībvalstis vajadzības gadījumā sadarbojas ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstīgu *TEN-T* pamattīkla pārklājumu.
2. Dalībvalstis savos valstu politikas regulējumos izraugās tās *TEN-T* pamattīkla jūras ostas, kam jānodrošina piekļuve 1. punktā minētajiem sašķidrināta metāna uzpildes punktiem, ņemot vērā arī faktiskās tirgus vajadzības un norises.

12. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visās *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostās tiek nodrošināta stāvošu gaisa kuģu elektroapgāde:
 - a) līdz 2025. gada 1. janvārim – visās gaisa kuģu kontaktstāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem;
 - b) līdz 2030. gada 1. janvārim – visās gaisa kuģu attālinātajās stāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem.
- 1.a Dalībvalstis var atbrīvot *TEN-T* tīkla lidostas, kurās pēdējo trīs gadu laikā ir veikts mazāk nekā 10 000 komerciālo lidojumu gadā, no pienākuma nodrošināt elektroenerģiju stacionāriem gaisa kuģiem visās gaisa kuģu attālinātajās stāvvietās.
2. Dalībvalstis vēlākais no 2030. gada 1. janvāra veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 1. punktu piegādātā elektroenerģija nāk no elektrotīkla vai tiek ražota uz vietas bez fosilajām degvielām.

13. pants

Valstu politikas regulējumi

1. Katra dalībvalsts līdz 2024. gada 1. janvārim sagatavo un nosūta Komisijai projektu valsts politikas regulējumam par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu.

a) Minētajā valsts politikas regulējumā ietver vismaz šādus elementus:

- 1) novērtējums par pašreizējo situāciju tirgū attiecībā uz alternatīvajām degvielām transporta nozarē un tā turpmāko attīstību un par alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, apsverot alternatīvo degvielu infrastruktūras intermodālo pieejamību un attiecīgā gadījumā pārrobežu nepārtrauktību;
- 2) valstu mērķrādītāji un mērķi saskaņā ar 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji;
- 3) rīcībpolitikas un pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti šā punkta 2. apakšpunktā norādītie obligātie mērķrādītāji un mērķi;
- 4) pasākumi, kas veicina piesaistītajiem transportlīdzekļu parkiem paredzētas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, īpaši ņemot vērā elektrouzlādes stacijas un ūdeņraža uzpildes stacijas sabiedriskā transporta pakalpojumiem un elektrouzlādes stacijas automobiļu koplietošanai, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;
- 5) pasākumi, kas veicina un sekmē mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes staciju ieviešanu privātās vietās, kas nav publiski pieejamas, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;
- 6) pasākumi alternatīvo degvielu infrastruktūras veicināšanai pilsētu mezglos, jo īpaši attiecībā uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;

- 7) pasākumi, kas veicina pietiekamu skaitu publiski pieejamu lieljaudas uzlādes punktu, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;
- 7.a) pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka uzlādes punktu ierīkošana un ekspluatācija, arī divvirzienu uzlādes punktu ģeogrāfiskais sadalījums, veicina energosistēmas elastību un atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektrosistēmā, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;
- 8) pasākumi, kas nodrošina, ka publiski pieejami uzlādes un uzpildes punkti alternatīvām degvielām ir piekļūstami vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti, proti, nodrošina atbilstību Direktīvas (ES) 2019/882 piekļūstamības prasībām;
- 9) pasākumi, kas novērš iespējamus šķēršļus plānošanai, atļauju piešķiršanai, iepirkumam un darbībai alternatīvo degvielu infrastruktūras jomā, ja dalībvalsts ir ieplānojusi vai pieņēmusi šādus pasākumus;

b) Minētajā valsts politikas regulējumā var ietvert šādus elementus:

- 1) alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas plāns lidostās, izņemot stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, piemēram, gaisa kuģu ūdeņraža uzpildes un elektrouzlādes vajadzībām;
- 2) plāns alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai jūras ostās – piemēram, attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi – ostas pakalpojumiem, kas definēti Regulā (ES) 2017/352 ³²;

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

- 3) plāns alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai jūras ostās, izņemot sašķidrināta metāna un krasta elektroapgādi jūras peldlīdzekļu vajadzībām, piemēram, attiecībā uz ūdeņradi, amonjaku un elektroenerģiju;
 - 4) plāns alternatīvo degvielu ieviešanai iekšējo ūdensceļu transporta jomā, piemēram, attiecībā uz ūdeņradi un elektroenerģiju;
 - 5) ieviešanas plāns, kurā iekļauti mērķrādītāji, galvenie atskaites punkti un nepieciešamais finansējums, ūdeņraža vai akumulatoru baterijas elektrovilcieniem tīkla segmentos, kas netiks elektrificēti;
 - 6) valstu mērķrādītāji un mērķi alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai saistībā ar šā punkta 1), 2), 3), 4) un 5) apakšpunktu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji;
2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā tiek ņemtas vērā to teritorijās esošo dažādo transporta veidu vajadzības.
 3. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā attiecīgi tiek ņemtas vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, īpaši attiecībā uz sabiedriskā transporta uzlādes un uzpildes infrastruktūru, kā arī attiecīgo ieinteresēto personu intereses.
 4. Vajadzības gadījumā dalībvalstis sadarbojas, konsultējoties vai izmantojot kopīgus politikas regulējumus, lai nodrošinātu, ka pasākumi, kas vajadzīgi šīs regulas mērķu sasniegšanai, ir saskaņoti un koordinēti. Konkrētāk, dalībvalstis sadarbojas alternatīvo degvielu izmantošanas stratēģiju izstrādē un attiecīgās ūdensceļu transporta infrastruktūras ieviešanā. Sadarbības procesā dalībvalstīm palīdz Komisija.
 5. Alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalsta pasākumi atbilst attiecīgajiem LESD noteikumiem par valsts atbalstu.
 6. Katra dalībvalsts dara sabiedrībai pieejamu savu valsts politikas regulējuma projektu un nodrošina, ka sabiedrībai laikus tiek dotas reālas iespējas piedalīties valsts politikas regulējuma projekta sagatavošanā. [...]

7. Komisija novērtē valstu politikas regulējumu projektus un ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc 1. punktā minētās valsts politikas regulējuma projekta iesniegšanas dienas var sniegt ieteikumus dalībvalstij. Minētajos ieteikumos īpaši var pievērsties šādiem jautājumiem:
- a) mērķrādītāju un mērķu vārienīgums, lai izpildītu 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantā noteiktos pienākumus;
 - b) rīcībpolitikas un pasākumi, kas saistīti ar dalībvalstu mērķiem un mērķrādītājiem.
8. Katra dalībvalsts savā galīgajā valsts politikas regulējumā pienācīgi ņem vērā visus Komisijas ieteikumus. Ja attiecīgā dalībvalsts ieteikumus vai būtisku to daļu neņem vērā, šī dalībvalsts sniedz Komisijai rakstisku pamatojumu.
9. Līdz 2025. gada 1. janvārim katra dalībvalsts paziņo Komisijai savu galīgo valsts politikas regulējumu.

14. pants

Ziņošana

1. Katra dalībvalsts pirmo reizi līdz 2027. gada 1. janvārim un pēc tam reizi divos gados iesniedz Komisijai atsevišķu valsts progresu ziņojumu par valsts politikas regulējuma īstenošanu.
2. Progresu ziņojumā [...] ietver I pielikumā uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 13. pantā minētie valstu mērķrādītāji un mērķi.

3. Dalībvalsts vēlākais līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam periodiski reizi četros gados novērtē, kā uzlādes punktu ieviešana un ekspluatācija varētu sekmēt to, ka elektrotransportlīdzekļi vēl vairāk veicina energosistēmas elastību, tostarp to dalību elektroenerģijas balansēšanas tirgū, un atjaunīgās elektroenerģijas turpmāku absorbciju. Minētajā novērtējumā ņem vērā visu veidu uzlādes punktus – gan publiskos, gan privātos – un sniedz ieteikumus attiecībā uz veidu, atbalsta tehnoloģiju un ģeogrāfisko sadalījumu, lai veicinātu lietotāju spēju sistēmā integrēt savus elektrotransportlīdzekļus. Novērtējumu dara publiski pieejamu. Dalībvalstis var pieprasīt, lai šo novērtējumu veic regulatīvā iestāde. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus papildu uzlādes punktu ieviešanai un iekļauj tos 1. punktā minētajā progresa ziņojumā. Novērtējumu un pasākumus sistēmu operatori ņem vērā tīkla attīstības plānos, kas minēti Direktīvas (ES) 2019/944 32. panta 3. punktā un 51. pantā.
4. Pamatojoties uz pārvades sistēmas operatoru un sadales sistēmas operatoru sniegtajiem ievaddatiem, dalībvalsts regulatīvā iestāde vēlākais līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam periodiski reizi četros gados novērtē divvirzienu uzlādes potenciālo ietekmi uz atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektroenerģijas sistēmā. Novērtējumu dara publiski pieejamu. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus, ar ko pielāgo divvirzienu uzlādes punktu pieejamību un ģeogrāfisko sadalījumu privātās teritorijās, un ietver tos 1. punktā minētajā progresa ziņojumā.

14.a pants

Valstu politikas regulējumu un valstu progresa ziņojumu saturs, struktūra un formāts

Komisija pieņem norādījumus un veidnes attiecībā uz valstu politikas regulējumu saturu, struktūru un formātu un to valstu progresa ziņojumu saturu, kuri dalībvalstīm jāiesniedz saskaņā ar 13. pantu un 14. panta 1. punktu, ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc 24. pantā minētās dienas. Komisija var pieņemt norādījumus un veidnes, kas atvieglotu jebkādu citu šīs regulas noteikumu efektīvu piemērošanu visā Savienībā.

15. pants

Valstu politikas regulējumu un valstu progresu ziņojumu pārskatīšana

1. Līdz 2026. gada 1. janvārim Komisija novērtē saskaņā ar 13. panta 9. punktu dalībvalstu paziņotos valstu politikas regulējumus un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par valstu politikas regulējumu novērtējumu un to saskaņotību Savienības līmenī, arī pirmo novērtējumu par 13. panta 1. punktā minēto valstu mērķrādītāju un mērķu paredzamo sasniegšanas līmeni.
2. Komisija novērtē dalībvalstu saskaņā ar 14. panta 1. punktu iesniegtos valsts progresu ziņojumus un attiecīgi sniedz ieteikumus dalībvalstīm, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto mērķu un pienākumu sasniegšanu. Pēc šiem ieteikumiem dalībvalstis sešu mēnešu laikā pēc Komisijas ieteikumu saņemšanas var izdot atjauninātu progresu ziņojumu.
3. Vienu gadu pēc tam, kad dalībvalstis, ievērojot 14. panta 1. punktu, iesniegušas minētos progresu ziņojumus, Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par valsts progresu ziņojumu novērtējumu. Šajā novērtējumā iekļauj novērtējumu par:
 - a) dalībvalstu panākto progresu mērķrādītāju un mērķu sasniegšanā;
 - b) attīstības saskaņotību Savienības līmenī.

4. Pamatojoties uz valstu politikas regulējumiem, valstu progresu ziņojumiem un ziņojumiem, ko dalībvalstis iesniegušas, ievērojot 13. panta 9. punktu, 14. panta 1. punktu un 16. panta 1. punktu, Komisija publicē un regulāri atjaunina informāciju par valstu mērķrādītājiem un mērķiem, ko katra dalībvalsts iesniegusi attiecībā uz:
- a) publiski pieejamu uzlādes punktu un staciju skaitu, atsevišķi par mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un saskaņā ar III pielikumā noteikto iedalījumu kategorijās;
 - b) publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu skaitu;
 - c) krasta elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;
 - d) stāvošu gaisa kuģu elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;
 - e) sašķidrināta metāna uzpildes punktu skaitu *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;
 - f) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu sašķidrināta metāna uzpildes punktu skaitu;
 - g) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu *CNG* uzpildes punktu skaitu;
 - h) citu alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes punktiem *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā jūras un iekšējo ūdensceļu ostās;
 - i) citu alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes punktiem *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;
 - j) alternatīvo degvielu uzpildes punktiem un dzelzceļa transporta uzlādes punktiem.

16. pants

Progresā pārraudzība

1. Līdz 31. martam nākamajā gadā pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas un pēc tam katru gadu līdz tam pašam datumam dalībvalstis saskaņā ar III pielikuma prasībām paziņo Komisijai kopējo kumulatīvo uzlādes izejas jaudu, publiski pieejamo uzlādes punktu skaitu un to akumulatoru baterijas elektrotansportlīdzekļu un uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu skaitu, kas to teritorijā reģistrēti un atrodas iepriekšējā gada 31. decembrī.
2. Neskarot LESD 258. pantā paredzēto procedūru, ja no šā panta 1. punktā minētā ziņojuma vai no jebkādas Komisijai pieejamas informācijas izriet, ka dalībvalsts nenasniedza 3. panta 1. punktā minētos valsts mērķrādītājus, Komisija var izdot attiecīgu konstatējumu un ieteikt attiecīgajai dalībvalstij veikt korektīvus pasākumus, lai sasniegtu valsts mērķrādītājus. Trīs mēnešu laikā pēc Komisijas konstatējumu saņemšanas attiecīgā dalībvalsts Komisijai paziņo korektīvos pasākumus, ko tā plāno īstenot, lai sasniegtu 3. panta 1. punktā noteiktos mērķus, tostarp papildu darbības, ko dalībvalsts plāno īstenot, lai sasniegtu minētos mērķrādītājus, un skaidru darbību grafiku, kas ļauj novērtēt ikgadējo progresu ceļā uz minēto mērķrādītāju sasniegšanu. Ja Komisija atzīst, ka korektīvie pasākumi ir apmierinoši, attiecīgā dalībvalsts atjaunina savu jaunāko valsts progresā ziņojumu, kas minēts 14. pantā, ar šiem korektīvajiem pasākumiem un iesniedz to Komisijai.

17. pants

Informācija lietotājiem

1. Tiek darīta pieejama būtiska, konsekventa un skaidra informācija par tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var regulāri uzpildīt ar atsevišķām tirgū laistām degvielām vai uzlādēt uzlādes punktos. Šo informāciju dara pieejamu:
 - a) ražotāji, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 40. punktā – mehānisko transportlīdzekļu rokasgrāmatās un mehāniskajos transportlīdzekļos, kad šie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū;
 - b) uzpildes un uzlādes punktu operatori – uzpildes un uzlādes punktos, un
 - c) izplatītāji, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 43. punktā – mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības uzņēmumos.
2. Transportlīdzekļu un infrastruktūras savietojamības identifikācija, kā arī degvielu un transportlīdzekļu savietojamības identifikācija, kas minēta 1. punktā, atbilst II pielikuma 9.1. un 9.2. punktā minētajām tehniskajām specifikācijām. Ja minētie standarti attiecas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, grafiskais attēlojums ir vienkāršs un viegli saprotams un to izvieto skaidri redzamā veidā:
 - a) uzpildes punktu operatori – uz attiecīgajiem sūkņiem un to sprauslām visos to apkalpotajos uzpildes punktos – no dienas, kad degvielas tiek laistas tirgū;
 - b) ražotāji, kā minēts Regula (ES) 2018/858 3. panta 40. punktā – visu degvielas tvertņu uzpildes atveres vāciņu tiešā tuvumā visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas ir ieteikti un piemēroti attiecīgajai degvielai, un transportlīdzekļu rokasgrāmatās, kad šādi mehāniskie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū.

3. Ja uzpildes stacijā uzrāda degvielas cenas, dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgā gadījumā informācijas nolūkos uzrāda attiecīgo vienības cenu salīdzinājumu, īpaši attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi, ievērojot II pielikuma 9.3. punktā minēto alternatīvo degvielu vienības cenu salīdzināšanas kopīgo metodoloģiju.
4. Ja Eiropas standartos, kas nosaka degvielas tehniskās specifikācijas, nav ietverti marķēšanas noteikumi par atbilstību attiecīgajiem standartiem, ja marķēšanas noteikumi neattiecas uz grafisko attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmām, vai ja marķēšanas noteikumi nav piemēroti šīs regulas mērķu sasniegšanai, Komisija, izmantojot īstenošanas aktus saskaņā ar 21. panta 2. punktu, 1. un 2. punkta vienādas īstenošanas nolūkā var:
 - a) pilnvarot *ESO* izstrādāt saderības marķējuma specifikācijas,
 - b) noteikt saderības grafisko attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, attiecībā uz degvielām, kuras ir ieviestas Savienības tirgū un kuras saskaņā ar Komisijas novērtējumu veido vismaz 1 % no kopējā pārdotā apjoma vairāk nekā vienā dalībvalstī.
5. Ja tiek atjaunināti attiecīgo Eiropas standartu marķēšanas noteikumi, pieņemti īstenošanas akti par marķēšanu vai vajadzības gadījumā izstrādāti jauni alternatīvo degvielu Eiropas standarti, attiecīgās marķēšanas prasības piemēro 24 mēnešus pēc to attiecīgās atjaunināšanas vai pieņemšanas visiem uzpildes un uzlādes punktiem un visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kad tie tiek laisti tirgū.

18. pants

Datu sniegšana

1. Dalībvalstis izraugās identifikācijas reģistrācijas organizāciju (*IDRO*). *IDRO* vēlākais vienu gadu pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas izdod un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, ar ko identificē vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus.
2. Ne vēlāk kā vienu gadu pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas publiski pieejamu alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operatori vai – saskaņā ar vienošanos starp tiem – šo punktu īpašnieki nodrošina statisko un dinamisko datu pieejamību par alternatīvo degvielu infrastruktūru, ko tie apkalpo, vai pakalpojumiem, kas ir cieši saistīti ar šādu infrastruktūru, kuru tie nodrošina vai bez maksas nodod ārpalpojumu sniedzējiem. Dara pieejamus šādus datu veidus:
 - a) statistiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem alternatīvo degvielu uzlādes punktiem un uzpildes punktiem:
 - i) alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu ģeogrāfiskā atrašanās vieta,
 - ii) savienotāju skaits,
 - iii) cilvēkiem ar invaliditāti paredzēto stāvvietu skaits,
 - iv) uzlādes un uzpildes stacijas īpašnieka un operatora kontaktinformācija;
 - v) darba laiks;

- b) papildu statistiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem uzlādes punktiem:
 - i) vismaz uzlādes punkta identifikācijas (ID) kodi,
 - ii) savienotāja tips,
 - iii) strāvas veids (maiņstrāva/līdzstrāva),
 - iv) izejas jauda (kW).
- c) dinamiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem alternatīvo degvielu uzlādes punktiem un uzpildes punktiem:
 - i) darbības statuss (darbojas/nedarbojas),
 - ii) pieejamība (aizņemts/brīvs),
 - iii) *ad hoc* cena.

Šā punkta c) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro publiski pieejamiem uzlādes punktiem, kuros par uzlādes pakalpojumu nav jāmaksā.

- 3. Ne vēlāk kā 15 mēnešus pēc 24. pantā minētās piemērošanas dienas dalībvalstis nodrošina, ka 2. punktā minētie dati ar savas valsts piekļuves punktu starpniecību atklātā un nediskriminējošā veidā tiek darīti pieejami visām ieinteresētajām personām saskaņā ar attiecīgajiem Deleģētās regulas (ES) 2022/670 ³³ noteikumiem, kas saistīti ar šādiem datiem, un saskaņā ar papildu papildinošām specifikācijām, ko var pieņemt saskaņā ar 4.a punktu.
- 4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai 2. punktā norādītajiem datu veidiem pievienotu papildu datu veidus, kas attiecas uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem un alternatīvu degvielu uzpildes punktiem, vai ar šādu infrastruktūru saistītiem pakalpojumiem, ko minētās infrastruktūras operatori nodrošina vai nodod ārpalpojumu sniedzējiem, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību vai jaunus pakalpojumus, kas darīti pieejami tirgū.

³³ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/670 (2022. gada 2. februāris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES, OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp.).

- 4.a Komisija ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 21. panta 2. punktu, var:
- a) pieņemt specifikācijas, kas papildina Deleģētajā regulā (ES) 2022/670 noteiktās specifikācijas attiecībā uz datu formātu, biežumu un kvalitāti, kādā dara pieejamus datus, kas minēti 2. punktā un deleģētajos aktos, kuri pieņemti, pamatojoties uz 4. punktu;
 - b) noteikt sīki izstrādātas procedūras, kas nodrošina saskaņā ar šo pantu prasīto datu pieejamību un pieklūstamību.

Uz šā punkta pamata pieņemtie īstenošanas akti neskar Direktīvu 2010/40/ES un uz tās pamata pieņemtos deleģētos un īstenošanas aktus.

5. Šā panta 4. un 4.a punktā minētajos deleģētajos un īstenošanas aktos paredz saprātīgus pārejas periodus, pirms tajos ietvertie noteikumi vai to grozījumi kļūst saistoši alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operatoriem vai īpašniekiem.

19. pants

Kopējās tehniskās specifikācijas

1. Ir jāievēro II pielikumā noteiktās tehniskās specifikācijas. [...] 6. Komisija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1025/2012 10. pantu var pieprasīt Eiropas standartizācijas organizācijām izstrādāt Eiropas standartu projektus, kas nosaka tehniskās specifikācijas jomās, kuras minētas šīs regulas II pielikumā un attiecībā uz kurām tā nav pieņēmusi kopējas tehniskās specifikācijas.

7. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai grozītu un papildinātu II pielikumu:
- (a) ieviešot tehniskās specifikācijas minētajā pielikumā uzskaitītajās jomās, lai nodrošinātu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pilnīgu tehnisko sadarbību attiecībā uz fiziskiem savienojumiem, informācijas apmaiņu un cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi minētajās jomās;
 - (b) atjauninot atsauces uz standartiem, kas norādīti minētajā pielikumā izklāstītajās tehniskajās specifikācijās.

Ja šādus deleģētos aktus piemēro jau esošām infrastruktūrām, minēto aktu pamatā ir izmaksu un ieguvumu analīze, ko iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei kopā ar minētajiem deleģētajiem aktiem.

8. *Šā panta 7. punktā minētajos deleģētajos aktos paredz saprātīgus pārejas periodus, pirms tajos ietvertās tehniskās specifikācijas vai to grozījumi kļūst saistoši infrastruktūrai. [...]*

20. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 18. un 19. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 24. pantā minētās piemērošanas dienas. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 18. un 19. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
- 3.a Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 18. un 19. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par trim mēnešiem.

21. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

22. pants

Pārskatīšana

1. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim pārskata šīs regulas noteikumus attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu šīs regulas grozīšanai [...]. Lai atbalstītu šo pārskatīšanu, Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tehnoloģiju un tirgus gatavības ziņojumu par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā ziņojumā ņem vērā pirmās norādes par tirgus preferencēm. Tajā ņem vērā arī tehnoloģiju un standartu attīstību, kas panākta līdz minētajam datumam, un īstermiņā gaidāmo attīstību, jo īpaši attiecībā uz uzlādes un uzpildes standartiem un tehnoloģijām, piemēram, lieljaudas uzlādes standartiem, elektroceļu sistēmām (*ERS*) un šķidro ūdeņradi. Attiecībā uz ūdeņraža uzpildes stacijām Komisija turpmāk izvērtē 6. panta 1. punktā minēto datumu, ņemot vērā tehnoloģiju un tirgus attīstību, nepieciešamību noteikt minimālo jaudu minētajām stacijām, kā arī to, vai un kad būtu lietderīgi paplašināt prasības par ūdeņraža uzpildes staciju izvietojumu *TEN-T* visaptverošajā tīklā.
2. Komisija līdz 2026. gada 31. decembrim un pēc tam ik pēc pieciem gadiem pārskata šo regulu un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu tās grozīšanai. Komisija jo īpaši pārskata, vai 5. panta 2. punktā minētie elektroniskie maksāšanas līdzekļi joprojām ir atbilstoši. Tā arī novērtē, vai 3. panta 2.b un 2.c punktā un 4. panta 1.c un 1.d punktā minētās satiksmes robežvērtības joprojām ir atbilstošas, ņemot vērā gaidāmo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu salīdzinājumā ar Savienībā ekspluatēto transportlīdzekļu kopējo autoparku.

[...]

23. pants

Atcelšana

1. Direktīvu 2014/94/ES, Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2019/1745 un Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2021/1444 atceļ no 24. pantā minētās piemērošanas dienas.
2. Atsauces uz Direktīvu 2014/94/ES uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar IV pielikumā norādīto atbilstības tabulu.

24. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no dienas, kad aprit 6 mēneši kopš tās stāšanās spēkā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

Ziņošana

Regulas 14. panta 1. punktā minētajā valsts progresa ziņojumā iekļauj vismaz šādus elementus:

1. mērķrādītāju noteikšana:

- (a) transportlīdzekļu skaita pieauguma prognozes 2025., 2030. un 2035. gada 31. decembrim attiecībā uz:
 - mazas noslodzes ceļu transportlīdzekļiem, atsevišķi par akumulatoru baterijas elektriskajiem transportlīdzekļiem, uzlādējamiem hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem un ūdeņraža transportlīdzekļiem;
 - lielas noslodzes ceļu transportlīdzekļiem, atsevišķi par akumulatoru baterijas elektriskajiem transportlīdzekļiem un ūdeņraža transportlīdzekļiem;
- (b) mērķrādītāji 2025., 2030. un 2035. gada 31. decembrim attiecībā uz:
 - mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektrouzlādes infrastruktūru, proti, uzlādes staciju skaits un izejas jauda (uzlādes staciju klasifikācija atbilstoši šīs regulas III pielikumam);
 - attiecīgā gadījumā tādu mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu uzlādes staciju izveidi, kas nav publiski pieejamas; [...] lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu elektrouzlādes infrastruktūru, proti, uzlādes staciju skaits un izejas jauda;
 - attiecīgā gadījumā tādu lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu uzlādes staciju izveidi, kas nav publiski pieejamas;
 - ūdeņraža uzpildes stacijām, proti, uzpildes staciju skaits, uzpildes staciju jauda un nodrošinātie savienotāji;
 - sašķidrināta metāna ceļu uzpildes stacijām, proti, uzpildes staciju skaits un staciju jauda;
 - sašķidrināta metāna uzpildes punktiem *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās, t. sk. atrašanās vieta (osta) un jauda katrā ostā;
 - krasta elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās, t. sk. precīza atrašanās vieta (osta) un katras ostā esošās iekārtas jauda;
 - krasta elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu ostās, t. sk. atrašanās vieta (osta) un jauda;
 - stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, proti, iekārtu skaits katrā *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostā;

- attiecīgā gadījumā citiem valsts mērķrādītājiem un mērķiem, attiecībā uz kuriem ES mērogā nav noteikti obligāti valsts mērķrādītāji. Attiecībā uz ostu, lidostu un dzelzceļa alternatīvo degvielu infrastruktūru ir jāpaziņo iekārtas atrašanās vieta un jauda/lielums;
- 2. noslogojuma līmenis, proti, attiecībā uz 1. punkta b) apakšpunktā minētajām kategorijām, ziņošana par minēto infrastruktūru noslogojumu;
- 3. līmenis, kādā sasniegti mērķrādītāji, kas paziņoti attiecībā uz alternatīvo degvielu ieviešanu dažādos transporta veidos (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports):
 - attiecīgā gadījumā līmenis, kādā sasniegti 1. punkta b) apakšpunktā minētie infrastruktūras ieviešanas mērķrādītāji attiecībā uz visiem transporta veidiem, īpaši attiecībā uz elektrouzlādes stacijām, elektroceļu sistēmu (attiecīgā gadījumā), ūdeņraža uzpildes stacijām, krasta elektroapgādi jūras un iekšējo ūdensceļu ostās, sašķidrināta metāna bunkurēšanu *TEN-T* pamattīkla jūras ostās, citu alternatīvo degvielu infrastruktūru ostās, stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi;
 - attiecībā uz uzlādes punktiem norādīt publiskās un privātās infrastruktūras attiecību;
 - alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešana pilsētu mezglos;
- 3.a atkāpes pārskatīšana saskaņā ar 3. panta 2.b punktu;
- 4. juridiski pasākumi, proti, informācija par juridiskiem pasākumiem, kas var būt leģislatīvi, normatīvi vai administratīvi pasākumi, ar ko atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras izbūvi, piemēram, būvatļaujas, stāvvietu būvatļaujas, uzņēmumu ekoloģisko rādītāju sertifikācija un uzpildes staciju koncesijas;
- 5. informācija par politikas pasākumiem valsts politikas regulējuma īstenošanas atbalstam, t. sk.:
 - tieši stimuli tādu transportlīdzekļu iegādei, kuros izmanto alternatīvās degvielas, vai infrastruktūras izbūvei;
 - nodokļu atvieglojumu pieejamība nolūkā atbalstīt transporta veidus, kas izmanto alternatīvās degvielas, un attiecīgo infrastruktūru;
 - publiskā iepirkuma, arī apvienotā iepirkuma, izmantošana alternatīvo degvielu atbalstam;
 - nefinanšu stimuli pieprasījuma pusē, piemēram, preferenciāla piekļuve ierobežotas piekļuves zonām, autostāvvietu politika un īpašas braukšanas joslas;

6. publiskais ieviešanas un ražošanas atbalsts, t. sk.:
- ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai, sadalījumā pa alternatīvajām degvielām un transporta veidiem (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports);
 - ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu tehnoloģiju ražotņu atbalstam, sadalījumā pa alternatīvajām degvielām;
 - jebkādu konkrētu vajadzību apsvēršana alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas sākumposmā;
7. pētniecība, tehnoloģiju attīstība un demonstrējumi (*RTD&D*), proti, ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu *RTD&D* atbalstam.

Tehniskās specifikācijas**1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz autotransporta elektroapgādi****1.1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti normālas jaudas uzlādes punkti:**

- lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu normālas jaudas maiņstrāvas uzlādes punktus aprīko ar vismaz 2. tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļu savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017.
- lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu normālas jaudas līdzstrāvas uzlādes punktus aprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas "Combo 2" savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014.

1.2. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti:

- lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu lieljaudas maiņstrāvas uzlādes punktus aprīko ar vismaz 2. tipa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017;
- lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu lieljaudas līdzstrāvas uzlādes punktus aprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas "Combo 2" savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014.
- L kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti: [...] Publiski pieejamos maiņstrāvas uzlādes punktus, kas rezervēti L kategorijas elektrotransportlīdzekļiem ar jaudu līdz 3,7 kW, sadarbības nolūkā aprīko ar vismaz vienu no šiem elementiem:
 - a) 3A tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017 (uzlādei 3. režīmā);
 - b) kontaktligzdām, kas atbilst IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (uzlādei 1. vai 2. režīmā);
- Publiski pieejamos maiņstrāvas uzlādes punktus, kas rezervēti L kategorijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru jauda pārsniedz 3,7 kW, sadarbības nolūkā aprīko ar vismaz 2. tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017.

- 1.3. Normālas un lieljaudas elektrisko autobusu uzlādes punkti:
- elektrisko autobusu normālas un lieljaudas maiņstrāvas uzlādes punkti jāaprīko ar vismaz 2. tipa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017;
 - elektrisko autobusu normālas un lieljaudas līdzstrāvas uzlādes punkti jāaprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas "Combo 2" savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014.
- 1.5.a Kontakta saskarnes automatizētu ierīci, kas paredzēta strāvvadošas uzlādes elektriskiem autobusiem 4. režīmā, atbilstoši EN 61851-23-1:2020 aprīko vismaz ar mehānisku un elektrisku saskarni, kā definēts standartā EN 50696:2021, saistībā ar:
- automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta infrastruktūrā (pantogrāfs),
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta uz transportlīdzekļa jumta,
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta zem transportlīdzekļa,
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta infrastruktūrā un savienojas ar transportlīdzekļa sānu vai jumtu.
- 1.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei paredzētiem savienotājiem (līdzstrāvas uzlāde).
- 1.5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu un mazas noslodzes komerciālo transportlīdzekļu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.7. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu un mazas noslodzes transportlīdzekļu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.
- 1.8. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.
- 1.9. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroautobusu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.10. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroautobusu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.
- 1.11. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroceļu sistēmu (*ERS*) lielas noslodzes transportlīdzekļu dinamiskai elektroapgādei pa gaisvadu, izmantojot pantogrāfu.

- 1.12. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroceļu sistēmu (*ERS*) vieglo pasažieru automobiļu, mazas noslodzes transportlīdzekļu un lielas noslodzes transportlīdzekļu dinamiskai zemes līmeņa energoapgādei, izmantojot strāvvadošas sliedes.
- 1.13. Tehniskās specifikācijas L kategorijas transportlīdzekļu akumulatoru baterijas nomaiņai.
- 1.14. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas vieglo pasažieru automobiļu un mazas noslodzes transportlīdzekļu akumulatoru baterijas nomaiņai.
- 1.15. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas lielas noslodzes transportlīdzekļu akumulatoru baterijas nomaiņai.
- 1.16. Tehniskās specifikācijas uzlādes stacijām nolūkā nodrošināt piekļuvi personām ar invaliditāti.

2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem elektrotransportlīdzekļa uzlādes ekosistēmā

- 2.1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp elektrotransportlīdzekli un uzlādes punktu (sakari starp transportlīdzekli un tīklu).
- 2.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punktu un uzlādes punkta vadības sistēmu (aizmugursistēmas sakari).
- 2.3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punkta operatoru, elektromobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un e-viesabonēšanas platformām.
- 2.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punkta operatoru un sadales sistēmas operatoriem.

3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz ūdeņraža padevi autotransportam

- 3.1. Āra ūdeņraža uzpildes punkti ar gāzveida ūdeņradi, ko izmanto kā degvielu mehāniskos transportlīdzekļos, atbilst vismaz standartā EN 17127:2020 aprakstītajām sadarbības prasībām.
- 3.2. Kvalitātes raksturlielumi ūdeņradim, ko uzpilda mehānisko transportlīdzekļu ūdeņraža uzpildes punktos, atbilst standartā EN 17124:2022 aprakstītajām prasībām. Ūdeņraža kvalitātes nodrošināšanas metodes arī ir aprakstītas minētajā standartā. [...]
- 3.3. Uzpildes algoritms atbilst standarta EN 17127:2020 prasībām.
- 3.4. Tiklīdz ir pabeigts standarta EN ISO 17268:2000 savienotāju sertifikācijas process, savienotāji mehānisko transportlīdzekļu uzpildei ar gāzveida ūdeņradi atbilst vismaz šim standartam.
- 3.5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktu savienotājiem.
- 3.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktu savienotājiem.

3.a Tehniskās specifikācijas attiecībā uz metānu ceļu transportlīdzekļiem

- 3.a.1. Mehānisko transportlīdzekļu saspiestas dabasgāzes (CNG) uzpildes punktos uzpildes spiediens (darba spiediens) ir 20,0 MPa (200 bāru) 15 °C temperatūrā. Saskaņā ar standartu EN ISO 16923:2018 ir atļauts maksimālais uzpildes spiediens 26,0 MPa ar "temperatūras kompensāciju".
- 3.a.2. Savienotāja profils atbilst ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumiem Nr. 110, atsaucoties uz standarta EN ISO 14469:2017 I un II daļu.
- 3.a.3. Sašķidrināta metāna uzpildes punkti mehāniskajiem transportlīdzekļiem atbilst uzpildes spiedienam, kas ir zemāks par transportlīdzekļa tvertnes maksimālo pieļaujamo darba spiedienu, kā norādīts EN ISO 16924:2018 "Dabasgāzes uzpildes stacijas – LNG stacijas transportlīdzekļu uzpildei". Turklāt savienotāja profils atbilst standartam EN ISO 12617:2017 "Ceļu transportlīdzekļi – sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) uzpildes savienotājs –3,1 MPa savienotājs".

4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transporta un iekšējo ūdensceļu transporta elektroapgādi

- 4.1. Jūras kuģu krasta elektroapgāde, t. sk. sistēmu konstrukcija, uzstādīšana un testēšana, atbilst vismaz tehniskajām specifikācijām, kas sniegtas standartā IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 par augstsprieguma krasta pieslēgumiem.
- 4.1.a Kontaktdakšas, kontaktligzdas un kuģu savienotāji augstsprieguma krasta pieslēgumam atbilst vismaz IEC 62613–1:2019 tehniskajām specifikācijām.
- 4.2. Krasta elektropadeve iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem atbilst vismaz standartam EN 15869–2:2019 vai standartam EN 16840:2017 atkarībā no energoprasībām.
- 4.3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras peldlīdzekļu krasta akumulatoru baterijas elektrības uzlādes punktiem, ietverot jūras peldlīdzekļu savienojamību un sistēmu sadarbību.
- 4.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta akumulatoru baterijas uzlādes punktiem, ietverot iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu savienojamību un sistēmu sadarbību.
- 4.5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz peldlīdzekļa un ostas energotīkla sakaru saskarni automatizētajā krasta energoapgādē (OPS) un jūras peldlīdzekļu akumulatoru baterijas uzlādēšanas sistēmās.
- 4.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz peldlīdzekļa un ostas energotīkla sakaru saskarni automatizētajā krasta energoapgādē (OPS) un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu akumulatoru baterijas uzlādēšanas sistēmās.
- 4.7. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas attiecībā uz iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu akumulatoru baterijas nomaīņu un uzlādi krasta stacijās.

- 5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transportam paredzētā ūdeņraža bunkurēšanu**
- 5.1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar ūdeņradi darbināmiem jūras peldlīdzekļiem.
- 5.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar ūdeņradi darbināmiem iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem.
- 5.3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar ūdeņradi darbināmiem jūras peldlīdzekļiem.
- 5.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar ūdeņradi darbināmiem iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem.
- 6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transportam paredzētā metanola bunkurēšanu**
- 6.1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz [...] metanola uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar metanolu darbināmiem jūras peldlīdzekļiem.
- 6.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz [...] metanola uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar metanolu darbināmiem iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem.
- 7. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transportam paredzētā amonjaka bunkurēšanu**
- 7.1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz [...] amonjaka uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar amonjaku darbināmiem jūras peldlīdzekļiem.
- 7.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz [...] amonjaka uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar amonjaku darbināmiem iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem.
- 8. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transporta un iekšējo ūdensceļu transporta sašķidrināta metāna uzpildes punktiem**
- 8.1. Sašķidrināta metāna uzpildes punkti jūras kuģiem, uz kuriem neattiecas Starptautiskais kodekss par tādu kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kuri pārvadā sašķidrinātas gāzes kā lejamkravas (*IGC* kodekss), atbilst vismaz standartam EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Tikai sadarbības nolūkā – sašķidrināta metāna uzpildes punkti iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem atbilst vismaz standartam EN ISO 20519:2017 (5.3.–5.7. daļai).

9. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz degvielas marķēšanu

- 9.1. Marķējums "Degvielas. Transportlīdzekļu savietojamības identificēšana. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai" atbilst vismaz standartam EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. Marķējums "Transportlīdzekļu un infrastruktūras savietojamības identifikācija. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai par elektrotransportlīdzekļu uzlādi" atbilst vismaz standartam EN 17186:2019.
- 9.3. Kopējā metodoloģija alternatīvo degvielu vienības cenu salīdzināšanai ir izklāstīta Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2018/732.

Ziņošanas prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu un publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešanu

1. Dalībvalstīm ziņojumi par elektrotransportlīdzekļu ieviešanu kategorijās ir jāiedala šādi:
 - akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi, atsevišķi M1, N1, M2/3 un N2/3 kategorija;
 - uzlādējami hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, atsevišķi M1, N1, M2/3 un N2/3 kategorija.
2. Dalībvalstīm ziņojumi par publiski pieejamu uzlādes punktu ieviešanu kategorijās ir jāiedala šādi:

Kategorija	Apakškategorija	Maksimālā izejas jauda	Definīcija atbilstoši šīs regulas 2. pantam
1. kategorija (maiņstrāva)	Maiņstrāvas lēnas uzlādes punkts, vienfāzes	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normālas jaudas uzlādes punkts
	Maiņstrāvas vidēja ātruma uzlādes punkts, trīsfāžu	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Maiņstrāvas ātras uzlādes punkts, trīsfāžu	$P > 22 \text{ kW}$	Lieljaudas uzlādes punkts
2. kategorija (līdzstrāva)	Līdzstrāvas lēnas uzlādes punkts	$P < 50 \text{ kW}$	
	Līdzstrāvas ātras uzlādes punkts	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	1. līmenis – līdzstrāvas īpaši ātras uzlādes punkts	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	2. līmenis – līdzstrāvas īpaši ātras uzlādes punkts	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Par mazas noslodzes transportlīdzekļiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes infrastruktūru atsevišķi jāsniedz šādi dati:
 - uzlādes punktu skaits, kas jāpaziņo par katru no 2. punktā minētajām kategorijām;
 - uzlādes staciju skaits, ievērojot to pašu kategorizāciju kā attiecībā uz uzlādes punktu; [...]
 - uzlādes staciju kopējā kumulatīvā izejas jauda.

Atbilstības tabula

Direktīva 2014/94/ES	Šī regula
1. pants	1. pants
2. panta 1. punkts	2. panta 3. punkts
2. pants	2. pants
–	3. pants
–	4. pants
4. pants	5. pants
–	6. pants
–	7. pants
6. panta 4. punkts	8. pants
–	9. pants
–	10. pants
6. panta 1. punkts	11. pants
–	12. pants
3. pants	13. pants
10. pants	14., 15., 16. pants
7. pants	17. pants
	18. pants
	19. pants
8. pants	20. pants
9. pants	21. pants
	22. pants
11. pants	23. pants
–	24. pants
12. pants	25. pants
13. pants	