



**EUROPSKA UNIJA**

**EUROPSKI PARLAMENT**

**VIJEĆE**

---

**Bruxelles, 13. srpnja 2023.  
(OR. en)**

**2021/0223(COD)**

**PE-CONS 25/23**

**TRANS 176  
CLIMA 231  
ECOFIN 402  
AVIATION 99  
MAR 70  
ENV 459  
ENER 225  
IND 224  
COMPET 407  
CODEC 782**

**ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI**

---

**Predmet: UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o uvođenju  
infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive  
2014/94/EU**

---

**UREDBA (EU) 2023/ ...**  
**EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

od ...

**o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva**  
**i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU**

**(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> SL C 152, 6.4.2022., str. 138.

<sup>2</sup> SL C 270, 13.7.2022., str. 38.

<sup>3</sup> Stajalište Europskog parlamenta od 11. srpnja 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od ... .

budući da:

- (1) Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> utvrđen je okvir za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva. U komunikaciji Komisije od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” („strategija za održivu i pametnu mobilnost”) ukazuje se na neujednačen razvoj infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom u cijeloj Uniji te na nedostatak interoperabilnosti i prilagođenosti korisnicima. Napominje se da je nedostatak jasne zajedničke metodologije za određivanje ciljeva i donošenje mjera na temelju nacionalnih okvira politike koji se propisuju Direktivom 2014/94/EU doveo do situacije u kojoj se razina ambicija u utvrđivanju ciljeva i povezanim politikama uvelike razlikuje među državama članicama. Te su razlike ometale uspostavu sveobuhvatne i cjelovite mreže infrastrukture za alternativna goriva u cijeloj Uniji.
- (2) Pravom Unije već su utvrđeni ciljevi za obnovljiva goriva. Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup>, na primjer, utvrđen je cilj tržišnog udjela obnovljive energije u gorivima namijenjenima uporabi u prometu od 14 %.

---

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

<sup>2</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

- (3) Uredbama (EU) 2019/631<sup>1</sup> i (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup> već su utvrđene standardne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te za određena nova teška vozila. Te bi uredbe posebno trebale ubrzati širu upotrebu vozila s nultim emisijama i time stvoriti potražnju za infrastrukturom za punjenje i opskrbu gorivom. Važno je da se uredbama (EU) 2019/631 i (EU) 2019/1242 te ovom Uredbom osigura usklađen okvir za upotrebu i uvođenje alternativnih goriva u cestovnom prometu.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

<sup>2</sup> Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

- (4) Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz i Uredbom (EU) 2023/... Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1+</sup> trebala bi se potaknuti proizvodnja i uvođenje održivih alternativnih goriva u zračnom i pomorskom prometu. Iako se zahtjevi za upotrebu goriva za održiva zrakoplovna goriva u velikoj mjeri mogu oslanjati na postojeću infrastrukturu za opskrbu gorivom, potrebna su ulaganja za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju. Uredbom (EU) 2023/...<sup>++</sup> utvrđuju se zahtjevi posebno za upotrebu električne energije s kopna koji se mogu ispuniti samo ako je u lukama u transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) uvedena odgovarajuća razina opskrbe električnom energijom s kopna. Međutim, te uredbe ne sadržavaju zahtjeve o infrastrukturi za goriva iako su takvi zahtjevi preduvjet za ostvarivanje tih ciljeva.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2023/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... .. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L..., ..., str. ...).

<sup>+</sup> SL: molimo u tekst umetnuti broj uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), a u bilješku unijeti broj, datum i upućivanje na SL za tu uredbu.

<sup>++</sup> SL: molimo u tekst umetnuti broj uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Sve bi vrste prijevoza, stoga, trebale biti obuhvaćene jednim pravnim aktom koji bi trebao uzeti u obzir niz alternativnih goriva. Primjena tehnologija pogonskih sklopova s nultim emisijama različito napreduje u različitim vrstama prijevoza i u različitim državama članicama. Osobito u sektoru cestovnog prometa broj električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje ubrzano raste. Na tržištu su dostupna i vozila s pogonom na vodik. Osim toga, u okviru različitih projekata trenutačno se i u prvim komercijalnim operacijama uvode manja električna plovila na vodik i električna plovila na baterije te vlakovi s pogonom na vodik, a u narednim godinama očekuje se njihovo potpuno komercijalno uvođenje. Nasuprot tome, sektori zračnog i vodnog prometa i dalje ovise o tekućim i plinovitim gorivima jer se očekuje da će rješenja pogonskog sklopa s nultim i niskim emisijama ući na tržište tek do otprilike 2030. ili čak kasnije, osobito za zrakoplovni sektor, pri čemu je za punu komercijalizaciju potrebno vrijeme. Upotreba fosilnih plinovitih ili tekućih goriva moguća je samo ako je jasno uključena u jasan plan dekarbonizacije koji je u skladu s dugoročnim ciljem klimatske neutralnosti Unije, pri čemu ih je potrebno više miješati s obnovljivim gorivima kao što su biometan, napredna biogoriva ili obnovljiva i niskougljična sintetička, parafinska, plinovita i tekuća goriva ili ih nadomještati njima.

- (6) Takva biogoriva, sintetička goriva i parafinska goriva, koja zamjenjuju dizel, benzin i mlazno gorivo, mogu se proizvoditi iz različitih sirovina te se mogu miješati u fosilna goriva u vrlo visokim omjerima miješanja. Ta su goriva osobito važna za smanjenje emisija stakleničkih plinova u sektorima zračnog i pomorskog prometa, u kojima se očekuje da će elektrifikacija biti sporija. Ta goriva tehnički su kompatibilna s trenutačnom tehnologijom vozila uz manje prilagodbe. Nadalje, obnovljivi metanol može se, među ostalim, upotrebljavati za plovidbu unutarnjim vodama i u pomorskom prometu na kratkim udaljenostima. Upotrebom sintetičkih i parafinskih goriva moguće je smanjiti upotrebu izvora fosilnih goriva u prometnom sektoru. Sva se ta goriva mogu distribuirati, skladištiti i upotrebljavati s postojećom infrastrukturom ili, po potrebi, s infrastrukturom iste vrste.

- (7) Ukapljeni metan vjerojatno će se nastaviti upotrebljavati u pomorskom prometu, gdje trenutno nije dostupna nikakva gospodarski održiva tehnologija pogonskog sklopa s nultim emisijama. Međutim, ukapljeni metan iz fosilnih izvora trebalo bi što je prije moguće ukidati u pomorskom prometu i zamijeniti ga održivijim alternativama. U okviru strategije za održivu i pametnu mobilnost predviđeno je da će morska plovila s nultim emisijama postati spremni za tržište do 2030., a projekti za takve brodove već su u tijeku. Očekuje se da će se obnova flota odvijati postupno zbog dugog vijeka trajanja morskih plovila. Za razliku od situacije u pomorskom prometu, u prometu unutarnjim plovnim putovima, gdje obično prevladavaju manja plovila i kraće udaljenosti, tehnologije pogonskih sklopova s nultim emisijama poput vodika i električne energije postaju razvijene tehnologije te se stoga očekuje da će brže stići na tržište. Međutim, te tehnologije pogonskih sklopova s nultim emisijama mogle bi imati važnu ulogu u pomorskom prometu jer bi mogle omogućiti stvaranje većih razmjera u pogledu pogonskih rješenja s nultom stopom emisija. Očekuje se da ukapljeni metan više neće imati važnu ulogu u tom sektoru. Goriva namijenjena uporabi u prometu, kao što je ukapljeni metan, trebaju se sve više dekarbonizirati miješanjem ili nadomještanjem na primjer s ukapljenim biometanom ili s obnovljivim i niskougljičnim sintetičkim plinovitim e-gorivima (e-plinovi). Za ta dekarbonizirana goriva može se upotrebljavati ista infrastruktura kao i za fosilna plinovita goriva, čime se omogućuje postupan prelazak na dekarbonizirana goriva.



- (8) Tehnologije za kamione na ukapljeni metan u sektoru cestovnog prometa teškim vozilima u potpunosti su razvijene. Zajednički scenariji na kojima se temelje strategija za održivu i pametnu mobilnost i komunikacija Komisije od 17. rujna 2020. naslovljena „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030. – Ulaganje u klimatski neutralnu budućnost za dobrobit naših građana” („Plan za postizanje klimatskog cilja”) kao i scenariji modeliranja revidiranog paketa „Spremni za 55 %“ upućuju na ograničenu ulogu za plinovita goriva koja će se sve više dekarbonizirati u cestovnom prometu teškim vozilima, posebno u segmentu prijevoza na velike udaljenosti. Nadalje, očekuje se da će vozila na ukapljeni prirodni plin (UPP) i stlačeni prirodni plin (SPP) za koja već postoji dostatna infrastrukturna mreža u cijeloj Uniji biti postupno nadomještena pogonskim sklopovima (engl. *powertrains*) s nultim emisijama te se stoga smatra da je za popunjavanje preostalih praznina u glavnim mrežama potrebna samo ograničena ciljana politika za uvođenje infrastrukture za ukapljeni metan koja može jednako tako opskrbljivati dekarboniziranim gorivima.
- (9) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi obvezni minimalni ciljevi za uvođenje javno dostupnih infrastruktura za punjenje i opskrbu gorivom cestovnih vozila.

- (10) Postaja za punjenje fizičko je postrojenje za punjenje električnih vozila. Svaka postaja za punjenje ima najveću teoretsku izlaznu snagu izraženu u kW i najmanje jedno mjesto za punjenje koje u određenom trenutku može opskrbljivati samo jedno vozilo. Broj mjesta za punjenje na postaji za punjenje određuje broj vozila koja se u svakom danom trenutku mogu napuniti na toj postaji. Ako se u određenom trenutku na postaji za punjenje puni više vozila, najveća izlazna snaga raspodjeljuje se na različita mjesta za punjenje tako da je snaga pružena na svakom pojedinačnom mjestu za punjenje niža od izlazne snage te postaje za punjenje. Skupno mjesto za punjenje sastoji se od jedne ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji, uključujući, ovisno o slučaju, posebna parkirališna mjesta koja se nalaze pored postaje za punjenje. U pogledu ciljeva utvrđenih u ovoj Uredbi za skupna mjesta za punjenje, najmanju izlaznu snagu potrebnu za skupna mjesta za punjenje mogla bi pružiti jedna postaja za punjenje ili više njih.

- (11) Javno dostupna mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom uključuju, na primjer, mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom u privatnom vlasništvu koja su dostupna javnosti i koja se nalaze na posjedu u javnom ili privatnom vlasništvu, kao što su javna parkirališta ili parkirališta supermarketa. Mjesto za punjenje ili opskrbu gorivom koje se nalazi na posjedu u privatnom vlasništvu koji je dostupan javnosti trebalo bi smatrati javno dostupnim čak i kada je pristup ograničen na određenu opću skupinu korisnika, na primjer na klijente. Mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom za programe zajedničkog korištenja automobila trebala bi se smatrati javno dostupnima samo ako izričito omogućuju pristup korisnicima koji su treće strane. Mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom koja se nalaze na posjedu u privatnom vlasništvu kojem je pristup ograničen na ograničenu i točno utvrđenu skupinu osoba, kao što su parkirališna mjesta u uredskim zgradama kojima mogu pristupiti samo zaposlenici ili ovlaštene osobe, ne bi se trebala smatrati javno dostupnim mjestima za punjenje ili opskrbu gorivom.
- (12) Kako bi se stvorili pogodniji uvjeti za potrošače, važno je da operatori javno dostupnih mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom osiguraju da radno vrijeme tih mjesta i vrijeme dostupnosti njihovih usluga u potpunosti odgovaraju potrebama krajnjih korisnika.

- (13) Uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje lakih električnih vozila nejednako je na razini Unije. Kontinuirana nejednaka distribucija javno dostupne infrastrukture za punjenje ugrozila bi uvođenje lakih električnih vozila i time ograničila povezanost diljem Unije. Kontinuirano razilaženje između ambicija politike i pristupa na nacionalnoj razini otežava prijeko potrebnu održivu tranziciju prometnog sektora i ne doprinosi stvaranju dugoročne sigurnosti potrebne za bitna ulaganja na tržištu. Stoga bi obvezni minimalni ciljevi za države članice na nacionalnoj razini trebali pružiti smjernice politike i dopuniti nacionalne okvire politike. Tim bi se pristupom nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku trebali kombinirati s ciljevima koji se temelje na udaljenosti za TEN-T. Nacionalnim ciljevima koji se temelje na voznom parku trebalo bi osigurati da je šira upotreba lakih električnih vozila u svakoj državi članici popraćena uvođenjem dostatne javno dostupne infrastrukture za punjenje. Ciljevi koji se temelje na udaljenosti za mrežu TEN-T trebali bi osigurati punu pokrivenost mjesta za punjenje duž glavnih cestovnih mreža Unije i time osigurati jednostavno i neometano putovanje u cijeloj Uniji.

- (14) Nacionalne ciljevi koji se temelje na voznom parku trebalo bi utvrditi na temelju ukupnog broja električnih vozila registriranih u dotičnoj državi članici. Ti bi se ciljevi trebali utvrditi na temelju zajedničke metodologije kojom se uzima u obzir tehnološki razvoj koji uključuje povećani raspon vožnje električnih vozila ili povećanje broja mjesta za brzo punjenje na kojima se u istom vremenskom razdoblju može puniti veći broj električnih vozila nego na mjestu za punjenje uobičajene snage. U okviru te zajedničke metodologije trebali bi se uzeti u obzir i različiti obrasci punjenja električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje. Metodologijom kojom se utvrđuju nacionalni ciljevi koji se temelje na voznom parku prema ukupnoj najvećoj izlaznoj snazi javno dostupne infrastrukture za punjenje omogućila bi se fleksibilnost u primjeni različitih tehnologija punjenja u državama članicama.

- (15) Provedbom nacionalnih ciljeva koji se temelje na voznom parku u državama članicama trebalo bi se osigurati postavljanje dovoljnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje na način kojim se također jamči dostupnost mjesta za punjenje na čitavom njihovom državnom području, posebno na postajama javnog prometa, kao što su lučki putnički terminali, zračne luke ili željezničke postaje. Uvođenje tih javno dostupnih mjesta za punjenje posebno je važno u stambenim područjima u kojima nema dovoljno parkirališnih mjesta na ulici i u područjima u kojima su vozila obično parkirana na duže vrijeme. Trebalo bi uvesti i dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih lakim električnim vozilima kako bi se stvorili pogodniji uvjeti za potrošače, posebno u cijeloj mreži TEN-T u svrhu osiguravanja potpune prekogranične povezanosti i omogućivanja prometovanja električnih vozila u cijeloj Europskoj uniji. Važno je da uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje u prvom redu bude rezultat privatnih tržišnih ulaganja. Međutim, države članice bi, u skladu s pravilima Unije o državnim potporama, trebale moći poduprijeti uvođenje potrebne javno dostupne infrastrukture za punjenje u slučajevima kad je zbog tržišnih uvjeta javnu potpora potrebna prije nego što se uspostavi potpuno konkurentno tržište.

- (16) Ovisno o konkretnim okolnostima u nekoj državi članici, zahtjevi u pogledu razine ukupne fiksne izlazne snage koju treba pružiti putem javno dostupnih postaja za punjenje za svako lako električno vozilo na baterije koje je registrirano u toj državi članici možda više neće biti opravdani ako bi ti zahtjevi mogli imati štetne učinke jer bi se njima obeshrabrivala privatna ulaganja ili osobito ako bi zbog njih nastala prekomjerna opskrba u srednjoročnom razdoblju. Rizik od takvih štetnih učinaka mogao bi nastati zbog postavljanja velikog broja privatnih mjesta za punjenje. Potrebe korisnika ili stopa upotrebe javno dostupnih postaja za punjenje mogli bi biti niži u odnosu na početne pretpostavke, što bi za posljedicu moglo imati stanje u kojem je ukupna izlazna snaga dostupna putem javno dostupnih postaja za punjenje nerazmjerno visoka u usporedbi sa stvarnim korištenjem takvih postaja. U takvim bi slučajevima država članica na koju se to odnosi trebala moći zatražiti odobrenje za primjenu nižih zahtjeva od onih utvrđenih u ovoj Uredbi u pogledu razine ukupne izlazne snage ili za prestanak primjene takvih zahtjeva. Kako bi država članica mogla podnijeti takav zahtjev, udio lakih električnih vozila na baterije u usporedbi s ukupnim voznim parkom lakih vozila registriranih u državi članici trebao bi biti najmanje 15 %, a država članica bi trebala na odgovarajući način obrazložiti svoj zahtjev.

- (17) Važno je da Komisija u okviru preispitivanja ove Uredbe procjeni potrebu za uključivanjem zahtjeva za infrastrukturu za punjenje koja bi služila biciklima s pomoćnim električnim pogonom i vozilima kategorije L, kao što su električni bicikli i električni mopedi, a osobito mogućnost opremanja infrastrukture za punjenje električnom energijom utičnicom uobičajenom u kućanstvima koja omogućuje lako punjenje takvih vozila jer ona predstavljaju način prijevoza koji može pomoći u daljnjem smanjenju emisija CO<sub>2</sub> i onečišćenja zraka.
- (18) Teška električna vozila trebaju infrastrukturu za punjenje vrlo različitu od one za punjenje lakih električnih vozila. Međutim, trenutačno gotovo ne postoji javno dostupna infrastruktura za teška električna vozila u Uniji te je potrebno ubrzati uvođenje takve infrastrukture. Uvođenje dostatne javno dostupne infrastrukture za punjenje gorivom teških električnih vozila u cijeloj Uniji trebalo bi se osigurati kombiniranim pristupom koji obuhvaća ciljeve koji se temelje na udaljenosti duž mreže TEN-T, uz odgovarajuće razlikovanje između osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T, ciljeve za infrastrukturu za punjenje preko noći i ciljeve za gradske čvorove kako bi se poduprlo očekivano povećanje udjela teških električnih vozila na baterije na tržištu.



- (19) Duž mreže TEN-T trebalo bi uvesti dovoljan broj javno dostupnih mjesta za brzo punjenje namijenjenih teškim vozilima kako bi se osigurala potpuna povezanost u cijeloj Uniji. Ta infrastruktura trebala bi imati dovoljnu izlaznu snagu za punjenje teških vozila unutar vremena tijekom kojeg vozač mora uzeti stanku. Kako bi se uzelo u obzir vrijeme potrebno za planiranje, projektiranje i uvođenje infrastrukture za punjenje, što može uključivati proširenje ili nadogradnju elektroenergetske mreže u određenim područjima, stjecanje zemljišta, okolišna odobrenja i, ovisno o potrebi, dodjelu ugovora o javnoj nabavi, te kako bi se izvršila prilagodba na postupno uvođenje teških električnih vozila, javno dostupnu infrastrukturu za punjenje za takva vozila trebalo bi uvesti postupno počevši od 2025. kako bi se do 2030. obuhvatila cijela mreža TEN-T.
- (20) Za potrebe uvođenja infrastrukture za punjenje duž cestovne mreže TEN-T, sve postaje za punjenje koje će se uvesti duž cestovne mreže TEN-T trebale bi se nalaziti na cestovnoj mreži TEN-T ili unutar 3 km vožnje od najbližeg izlaza s ceste TEN-T.

- (21) Neke države članice trenutačno moderniziraju dionice mreže TEN-T kako bi ispunile zahtjeve utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>. Pritom bi države članice trebale nastojati osigurati da se zahtjevi za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom duž mreže TEN-T utvrđeni u ovoj Uredbi provode na sveobuhvatan način kako bi se izbjegao nastanak neupotrebljive imovine i na način kojim se osigurava koordinirana provedba Uredbe (EU) br. 1315/2013 i ove Uredbe.
- (22) Trenutačno se izrađuju novi standardi za infrastrukturu za punjenje za teška električna vozila. Stoga bi Komisija trebala razmotriti mogućnost povećanja izlazne snage pojedinačnih postaja za punjenje u okviru skupnih mjesta za punjenje kad budu dostupne nove zajedničke tehničke specifikacije.

---

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

- (23) Infrastrukturu za punjenje duž mreže TEN-T trebalo bi dopuniti javno dostupnom infrastrukturom za brzo punjenje u gradskim čvorovima. Ta je infrastruktura posebno potrebna kako bi se omogućilo punjenje dostavnih kamiona i punjenje kamiona za prijevoz na velike udaljenosti na odredištu. Međutim, mjesta za punjenje lakih električnih vozila u gradskim područjima trebala bi biti obuhvaćena nacionalnim ciljem koji se temelji na voznom parku. Osim mjesta za brzo punjenje duž mreže TEN-T i u gradskim čvorovima, teška električna vozila trebala bi moći koristiti i javno dostupnu infrastrukturu za punjenje preko noći duž glavne prometne mreže kako bi se konkretno poduprla elektrifikacija sektora prijevoza na velike udaljenosti.
- (24) Kako bi se izbjegla ulaganja koja bi bila nerazmjerna u odnosu na količinu prometa na nekim cestama mreže TEN-T i u slučajevima kada se uvođenje infrastrukture za punjenje ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, država članica trebala bi moći predvidjeti da jedno javno dostupno skupno mjesto za punjenje opslužuje oba smjera putovanja, pod uvjetom da su ispunjeni drugi primjenjivi zahtjevi u smislu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, ukupne izlazne snage skupnog mjesta za punjenje i broja mjesta za punjenje na skupnim mjestima za punjenje koji su primjenjivi za jedan smjer putovanja. Alternativno, države članice trebale bi moći smanjiti ukupnu izlaznu snagu skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim električnim vozilima ili teškim električnim vozilima koja se nalaze duž cestovne mreže TEN-T s malom količinom prometa lakih električnih vozila odnosno teških električnih vozila. U istu svrhu države članice trebale bi moći dopustiti i veću najveću udaljenost između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim električnim vozilima ili teškim električnim vozilima duž cesta osnovne mreže TEN-T s vrlo malom količinom prometa.

- (25) S obzirom na otočni značaj Cipra, nepostojanje kopnene povezanosti s drugim državama članicama i kopnom te ograničen opseg njegove cestovne mreže TEN-T, prometovanje teških vozila na velike udaljenosti u toj je državi članici ograničeno. Osim toga, s obzirom na ograničenu dnevnu kilometražu električnih teških vozila na Cipru, njihove potrebe za punjenjem uglavnom će biti pokrivena kapacitetima za punjenje preko noći na privatnim lokacijama kao što su skladišta. Cipar bi stoga imao nerazmjernu i nepotrebnu obvezu kad bi morao ispuniti zahtjeve utvrđene ovom Uredbom u pogledu minimalne pokrivenosti javno dostupnim skupnim mjestima za punjenje namijenjenima teškim vozilima na svojem državnom području u smislu razine ukupne izlazne snage takvih skupnih mjesta za punjenje smještenih duž mreže TEN-T i najveće udaljenosti između tih skupnih mjesta za punjenje. Stoga bi Cipar trebao moći podnijeti Komisiji obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene blažih zahtjeva u tom pogledu pod uvjetom da takvi blaži zahtjevi ne ometaju prometovanje teških električnih vozila u toj državi članici.

- (26) Od vlasnika električnih vozila očekuje se da u velikoj mjeri koriste mjesta za punjenje na vlastitom posjedu ili na zajedničkim parkirališnim mjestima u stambenim i nestambenim zgradama. Iako je uvođenje kanalske infrastrukture i mjesta za punjenje u takvim zgradama uređeno Direktivom 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>, važno je da države članice uzmu u obzir dostupnost te privatne infrastrukture kada planiraju uvođenje javno dostupnih mjesta za punjenje.
- (27) Infrastrukturu za punjenje teških električnih vozila jednako je važno uvesti na privatnim lokacijama koje nisu dostupne javnosti, kao što su privatna skladišta i logistička središta, kako bi se osiguralo punjenje preko noći i punjenje na odredištu. Javna tijela trebala bi razmotriti mogućnost poduzimanja mjera u kontekstu uspostave svojih revidiranih nacionalnih okvira politike kako bi osigurala da odgovarajuća infrastruktura postoji i za punjenje preko noći i za punjenje na odredištu.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskeim svojstvima zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

- (28) U skladu s načelima utvrđenima u komunikaciji Komisije od 23. ožujka 2017. naslovljenoj „Europski okvir za interoperabilnost – strategija provedbe“, mogućnost razvoja naprednih digitalnih usluga, uključujući rješenja za plaćanje na temelju ugovora, te osiguranja pružanja transparentnih informacija za korisnike digitalnim sredstvima ovisi o uvođenju digitalno povezanih i mjesta za pametno punjenje kojima se podupire stvaranje digitalno povezane i interoperabilne infrastrukture. Ta mjesta za pametno punjenje trebala bi obuhvaćati skup fizičkih značajki i tehničkih specifikacija (hardver i softver) potrebnih za slanje i primanje podataka u stvarnom vremenu i omogućavanje protoka informacija među sudionicima na tržištu koji ovise o tim podacima za potpuno razvijanje iskustva punjenja, uključujući operatore mjesta za punjenje, pružatelje usluga mobilnosti, platforme za e-roaming, operatore distribucijskih sustava i, u konačnici, krajnje potrošače.

- (29) Pametni sustavi mjerenja kako su definirani Direktivom (EU) 2019/944 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> omogućuju dobivanje podataka u stvarnom vremenu, što je potrebno da bi se osigurala stabilnost elektroenergetske mreže i potaknula racionalna upotreba usluga punjenja. Mjerenjem potrošnje energije u stvarnom vremenu i pružanjem točnih i transparentnih informacija o troškovima, pametni sustavi mjerenja u kombinaciji s mjestima za pametno punjenje potiču punjenje u vrijeme niske opće potražnje za električnom energijom i niskih cijena energije. Upotreba pametnih sustava mjerenja u kombinaciji s mjestima za pametno punjenje može optimizirati punjenje, uz pogodnosti za elektroenergetski sustav i za krajnjeg korisnika. Države članice trebale bi poticati upotrebu pametnih sustava mjerenja za punjenje električnih vozila na javno dostupnim postajama za punjenje ako je to tehnički izvedivo i ekonomski opravdano te bi trebale osigurati da ti sustavi ispunjavaju zahtjeve iz članka 20. Direktive (EU) 2019/944.

---

<sup>1</sup> Direktiva (EU) 2019/944 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2019. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije i izmjeni Direktive 2012/27/EU (SL L 158, 14.6.2019., str. 125.).

- (30) Zbog sve većeg broja električnih vozila u cestovnom, željezničkom, pomorskom i drugim vrstama prometa bit će potrebna optimizacija postupaka punjenja i upravljanje njima na način koji ne uzrokuje zagušenja i u potpunosti iskorištava dostupnost obnovljive električne energije i niske cijene električne energije u sustavu. Pametno punjenje osobito može olakšati daljnju integraciju električnih vozila u elektroenergetski sustav jer omogućuje reguliranje potražnje agregiranjem. Integracija sustava može se dalje olakšati dvosmjernim punjenjem (vozilo-mreža), dok se pametnim i dvosmjernim punjenjem također mogu smanjiti troškovi punjenja za potrošače. Sva mjesta za punjenje koja su izgrađena ili obnovljena nakon ... [datum početka primjene naveden u članku 26.] trebala bi stoga podržavati pametno punjenje. Osim toga, trebalo bi donijeti komunikacijske standarde kojima se podupire pametno i dvosmjerno punjenje kako bi se osigurala interoperabilnost.



- (31) Razvoj mrežne i izvanmrežne infrastrukture za električna vozila, interakcija te infrastrukture s elektroenergetskim sustavom te prava i odgovornosti dodijeljeni različitim sudionicima na tržištu električne mobilnosti moraju biti u skladu s načelima utvrđenima u Direktivi (EU) 2019/944. U tom bi kontekstu operatori distribucijskih sustava trebali na nediskriminirajućoj osnovi surađivati sa svakom osobom koja postavlja javno dostupna mjesta za punjenje ili upravlja njima. Pristup opskrbljivača električnom energijom iz Unije mjestima za punjenje ne bi smio dovoditi u pitanje odstupanja predviđena člankom 66. Direktive (EU) 2019/944.
- (32) Postavljanje i upotrebu mjesta za punjenje električnih vozila trebalo bi razviti kao konkurentno tržište otvoreno za pristup svim stranama zainteresiranima za uvođenje infrastrukture za punjenje ili upravljanje njome. S obzirom na ograničene alternativne lokacije za mjesta za punjenje električnih vozila na autocestama, postojeće koncesije za autoceste, kao što su one za konvencionalne postaje za opskrbu gorivom ili odmarališta, poseban su razlog za zabrinutost jer mogu trajati veoma dugo, a ponekad čak i nemaju točan datum isteka. Države članice trebale bi nastojati, u mjeri u kojoj je to moguće i u skladu s Direktivom 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>, kompetitivno dodjeljivati nove koncesije osobito za postaje za punjenje na postojećim odmorištima na autocestama ili pored njih kako bi se spriječilo zadiranje u zelene površine te ograničili troškovi uvođenja i omogućio ulazak novih sudionika na tržište.

---

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

- (33) Transparentnost cijena ključna je za osiguranje nesmetanog i jednostavnog punjenja i nesmetane i jednostavne opskrbe gorivom. Korisnicima vozila na alternativna goriva trebalo bi pružati točne informacije o cijenama prije početka ciklusa punjenja ili opskrbe gorivom. Cijena bi trebala biti predstavljena na jasno strukturiran način kako bi se krajnjim korisnicima omogućilo da odrede različite komponente cijene koje operator naplaćuje kada zaračunava cijenu ciklusa punjenja ili opskrbe gorivom i da predvide ukupni trošak. Operatorima postaja za punjenje također bi trebalo dopustiti naplaćivanje dodatnih naknada kako bi se, među ostalim, izbjeglo blokiranje mjesta za punjenje kako ga drugi korisnici ne bi mogli koristiti, pod uvjetom da su te naknade jasno navedene i predstavljene prije početka ciklusa punjenja. Ako se cijena za punjenje na ad hoc osnovi navodi na posebnoj internetskoj stranici, ona bi trebala biti jasno navedena na istoj internetskoj stranici na kojoj se izvršava plaćanje ciklusa. Utvrđivanjem zahtjeva za operatore i pružatelje usluga mobilnosti osigurala bi se jamstva i predvidljivost za potrošače te bi se time doprinijelo stvaranju povjerenja tijekom početnih faza uvođenja električne mobilnosti. Potaknulo bi se i brzo uvođenje električnih vozila na baterije i vozila s pogonom na vodik, što je ključno za ostvarenje povećanih klimatskih ambicija Unije i prioriteta utvrđenih u komunikaciji Komisije „Europski zeleni plan” od 11. prosinca 2019. Cijene bi trebale biti razumne i ne bi smjele premašivati nastale troškove uvećane za razumnu maržu dobiti. Tim zahtjevima u pogledu cijena ne dovodi se u pitanje pravo država članica da odrede primjenjivu jediničnu cijenu električne energije koju naplaćuje postaja za punjenje u skladu s Direktivom 98/6/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Direktiva 98/6/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 1998. o zaštiti potrošača prilikom isticanja cijena proizvoda ponuđenih potrošačima (SL L 80, 18.3.1998., str. 27.).

- (34) S vremenom se pojavljuju nove usluge kao potpora upotrebi električnih vozila. Poticaji koje pružaju države članice, kao i obvezujuće mjere koje donose, kao što je obvezna sposobnost roaminga na određenim mjestima za punjenje, imaju važnu ulogu u razvoju takvih usluga. Subjekti koji nude te nove usluge, kao što su pružatelji usluga mobilnosti, trebali bi moći poslovati u skladu s poštenim tržišnim uvjetima. Operatori mjesta za punjenje posebno ne bi smjeli davati neopravdano povlašten tretman određenim pružateljima usluga mobilnosti, na primjer neopravdanim razlikovanjem cijena, čime se može ograničiti tržišno natjecanje i u konačnici dovesti do viših cijena za potrošače. Kako bi se osigurao prijelaz na te nove usluge i kako bi se osiguralo da korisnici takvih vozila mogu lako i bez ometanja upotrebljavati infrastrukturu za punjenje svugdje u Uniji, države članice trebale bi pratiti razvoj tržišta punjenja goriva. Komisija bi pri preispitivanju ove Uredbe trebala poduzeti mjere kad to zahtijevaju kretanja na tržištu koja uključuju ograničenje usluge za krajnje korisnike, usluge koje potrošače dovode u zabludu i narušavaju transparentnost cijena ili poslovne prakse kojima se može ograničiti tržišno natjecanje.

- (35) Vozila s pogonom na vodik trenutačno vrlo slabo prodiru na tržište. Međutim, uvođenje dostatne infrastrukture za opskrbu vodikom nužno je kako bi se omogućila šira upotreba vozila s pogonom na vodik, kako je predviđeno u komunikaciji Komisije od 8. srpnja 2020. „Strategija za vodik za klimatski neutralnu Europu”. Trenutačno se mjesta za opskrbu vodikom uvode samo u nekoliko država članica i uglavnom nisu prikladna za teška vozila. Stoga vozila s pogonom na vodik ne mogu prometovati diljem Unije. Obveznim ciljevima uvođenja javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom trebala bi se osigurati dovoljno gusta mreža mjesta za opskrbu vodikom duž središnje mreže TEN-T da se omogući neometano prometovanje lakih i teških vozila na vodik u cijeloj Uniji. Radi uvođenja infrastrukture za opskrbu vodikom duž cestovne mreže TEN-T sve postaje za opskrbu vodikom koje će se postaviti duž cestovne mreže TEN-T trebale bi se nalaziti na cestovnoj mreži TEN-T ili u krugu od 10 km vožnje od najbližeg izlaza ceste TEN-T.

- (36) Korisnici vozila na alternativna goriva trebali bi moći puniti i opskrbljivati gorivom svoja vozila na ad hoc osnovi te jednostavno i praktično plaćati na svim javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu gorivom, bez potrebe sklapanja ugovora s operatorom mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom ili pružateljem usluga mobilnosti. Stoga bi za punjenje ili opskrbu na ad hoc osnovi sva javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu gorivom trebala prihvaćati platne instrumente koji se često upotrebljavaju u Uniji, a posebno elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge. Kad je riječ o infrastrukturi uvedenoj prije datuma početka primjene ove Uredbe, primjenu tih zahtjeva trebalo bi odgoditi. Taj ad hoc način plaćanja uvijek bi trebao biti dostupan potrošačima, čak i kad se plaćanja na temelju ugovora nude na mjestu za punjenje ili opskrbu gorivom.
- (37) Bez obzira na marku svojeg vozila, krajnji korisnici trebali bi moći pristupiti javno dostupnim postajama za punjenje i koristiti ih na nediskriminirajući način prilagođen korisnicima.

- (38) Prometna infrastruktura trebala bi svim korisnicima, uključujući starije osobe, osobe smanjene pokretljivosti i osobe s invaliditetom, omogućiti neometanu mobilnost i dostupnost. U načelu, lokacija svih postaja za punjenje i opskrbu gorivom te same postaje za punjenje i opskrbu gorivom trebale bi biti osmišljene tako da budu pristupačne i jednostavne za korištenje što više javnosti, posebno starijim osobama, osobama smanjene pokretljivosti i osobama s invaliditetom. To bi trebalo uključivati, na primjer, osiguravanje dovoljnog prostora oko parkirališta, osiguravanje da se postaja za punjenje ne nalazi na nogostupu, osiguravanje da su gumbi ili zaslon postaje za punjenje na odgovarajućoj visini i da je težina kabela za punjenje i opskrbu gorivom takva da osobe s ograničenom snagom mogu lako njima baratati. Osim toga, korisničko sučelje povezanih postaja za punjenje trebalo bi biti dostupno. U tom bi se smislu zahtjevi za pristupačnost utvrđeni u Direktivi (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> trebali primjenjivati na infrastrukturu za punjenje i opskrbu gorivom.
- (39) Sigurnost i zaštita korisnika, posebno na postajama za punjenje bez nadzora, mogla bi se riješiti opremanjem postaja za punjenje gumbima za hitne pozive, prikazivanjem podataka za kontakt hitnih službi, osiguravanjem odgovarajuće rasvjete ili bilo kojim drugim odgovarajućim mjerama.

---

<sup>1</sup> Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70.).

- (40) Vozila s pogonom na vodik trebala bi se moći opskrbljivati gorivom na odredištu ili u blizini njega, obično u urbanom području. Kako bi se osigurala javna dostupnost opskrbe gorivom na odredištu barem u glavnim urbanim područjima, takve postaje za opskrbu vodikom trebale bi biti predviđene u svim gradskim čvorovima kako su definirani u Uredbi (EU) br. 1315/2013. U gradskim čvorovima javna tijela trebala bi razmotriti uvođenje postaja za opskrbu vodikom u multimodalnim čvorištima zato što su takva čvorišta tipično odredište za teška vozila i zato što bi mogla osiguravati opskrbu vodikom i za druge vrste prijevoza, kao što su željeznički i unutarnji vodni prijevoz. Trebalo bi omogućiti da se jedna javno dostupna postaja za opskrbu vodikom smještena unutar gradskog čvora uzme u obzir kako bi se ispunio zahtjev u pogledu TEN-T-a, pod uvjetom da se postigne ciljni kapacitet.
- (41) U ovoj ranoj fazi uvođenja na tržište još uvijek postoji određena nesigurnost u pogledu vrste vozila koja će doći na tržište i vrste tehnologija koje će se široko upotrebljavati. U okviru strategije za vodik za klimatski neutralnu Europu, segment teških vozila utvrđen je kao segment u kojem će najvjerojatnije doći do ranog masovnog uvođenja vozila s pogonom na vodik. Stoga bi infrastruktura za opskrbu vodikom u početku trebala biti usmjerena na taj segment pri čemu bi i lakim vozilima trebalo omogućiti da se opskrbljuju na javno dostupnim postajama za opskrbu vodikom. Kako bi se osigurala interoperabilnost, sve javno dostupne postaje za opskrbu vodikom trebale bi omogućavati opskrbu barem plinovitim vodikom na 700 bara. Pri uvođenju infrastrukture trebalo bi uzeti u obzir i pojavu novih tehnologija, kao što je tehnologija tekućeg vodika, koje omogućuju veći raspon za teška vozila i očekuje se da su poželjan odabir tehnologije nekih proizvođača vozila.

- (42) Razvoj novih tehnologija zahtijevat će koordinaciju među svim dionicima. Na primjer, Zajedničko poduzeće za čisti vodik, koje je uspostavljeno Uredbom Vijeća (EU) 2021/2085<sup>1</sup>, također bi se trebalo upotrijebiti s ciljem omogućavanja i korištenja privatnog financiranja radi postizanja odgovarajućih ciljeva utvrđenih u ovoj Uredbi.
- (43) U Uniji je uspostavljen niz mjesta za opskrbu ukapljenim metanom, što je već temelj za promet teških vozila na ukapljeni metan. Osnovna mreža TEN-T trebala bi ostati osnova za uvođenje infrastrukture za ukapljeni metan jer obuhvaća glavne prometne tokove i omogućuje prekograničnu povezanost u cijeloj Uniji. U Direktivi 2014/94/EU preporučeno je da se takva mjesta za opskrbu uvode na svakih 400 km duž osnovne mreže TEN-T. Međutim, ograničeni broj praznina duž te mreže spriječio je postizanje tog cilja. Države članice trebale bi ostvariti taj cilj i popuniti preostale praznine do 2025., nakon čega bi se cilj trebao prestati primjenjivati.
- (44) Za potrebe ove Uredbe pojam „ukapljeni metan” trebao bi se tumačiti kao „ukapljeni prirodni plin, ukapljeni bioplin ili sintetički ukapljeni metan, uključujući mješavine tih goriva”. Upotrebom definiranog pojma „ukapljeni metan” ne mijenjaju se definicija ni sastav zasebnih goriva (ukapljeni prirodni plin, ukapljeni bioplin ili sintetički ukapljeni metan), kako je definirano u drugim pravnim aktima Unije.

---

<sup>1</sup> Uredba Vijeća (EU) 2021/2085 od 19. studenoga 2021. o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru programa Obzor Europa te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 219/2007, (EU) br. 557/2014, (EU) br. 558/2014, (EU) br. 559/2014, (EU) br. 560/2014, (EU) br. 561/2014 i (EU) br. 642/2014 (SL L 427, 30.11.2021., str. 17.).



- (45) Fiksna ili mobilna elektroenergetska infrastruktura s kopna može služiti kao izvor čiste energije za pomorski promet i plovidbu unutarnjim vodama i može doprinijeti smanjenju učinka morskih plovila i plovilâ unutarnje plovidbe na okoliš, klimu i zdravlje, posebno u pogledu kvalitete zraka u gradskim područjima koja okružuju luke. Na temelju Uredbe (EU) 2023/...<sup>+</sup> operateri kontejnerskih brodova za plovidbu morem i putničkih brodova za plovidbu morem trebaju smanjiti količinu emisija koje proizvode njihovi brodovi dok su privezani u pristaništu. Obvezni ciljevi uvođenja trebali bi osigurati da sektor može dostatno opskrbiti električnom energijom s kopna brodove koji su privezani u pristaništu u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T i pomorskim lukama sveobuhvatne mreže TEN-T kako bi ispunio te zahtjeve. Stoga je važno utvrditi jasne ciljeve za uvođenje infrastrukture za električnu energiju s kopna u lukama u mreži TEN-T. S obzirom na činjenicu da države članice imaju različite modele upravljanja lukama, kako bi postigle te ciljeve, države članice trebale bi imati mogućnost odlučiti kako će na najbolji način uvesti infrastrukturu unutar svojih luka i na različitim terminalima u skladu sa svojim potrebama. Važno je da se infrastruktura uvede u lukama i, prema potrebi, među terminalima gdje najveći povrat ulaganja i stopa popunjenosti rezultiraju najvećim koristima za okoliš u smislu smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćenja zraka.

---

<sup>+</sup> SL: molimo u tekst umetnuti broj Uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) Planiranje, razvoj i uvođenje opskrbe električnom energijom s kopna za morska plovila zahtijeva koordinirani pristup kako bi se opskrba uskladila s potražnjom. Stoga bi se svi javni i privatni dionici i na stani brodova i na strani luka, kao i svi drugi relevantni sudionici na tržištu, trebali koordinirati kako bi se omogućilo svakodnevno neometano funkcioniranje.
- (47) Važno je izbjeći neupotrebljivu imovinu i osigurati da javna i privatna ulaganja koja se danas provode budu održiva u budućnosti i da doprinose prijelazu na klimatsku neutralnost kako je utvrđeno u europskom zelenom planu. Uvođenje opskrbe električnom energijom s kopna u pomorskim lukama mora se promatrati zajedno s trenutačnim i budućim uvođenjem odgovarajućih alternativnih tehnologija s nultom stopom emisija stakleničkih plinova i nultom stopom onečišćenja, posebno onih tehnologija koje omogućuju smanjenje emisija i onečišćenja na vezu i tijekom plovidbe.
- (48) Prvenstveno bi se kontejnerski brodovi za plovidbu morem i putnički brodovi za plovidbu morem, kao kategorije brodova koji proizvode najveću količinu emisija po brodu dok su privezani u pristaništu, trebali opskrbljivati električnom energijom s kopna. Kako bi se u obzir uzele značajke potražnje za energijom različitih putničkih brodova za plovidbu morem dok su privezani u pristaništu, kao i operativne značajke luke, potrebno je razlikovati zahtjeve u pogledu putničkih brodova za plovidbu morem za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila s jedne strane, i zahtjeve za druge putničke brodove za plovidbu morem s druge strane.

- (49) Obveznim ciljevima uvođenja trebale bi se uzeti u obzir vrste plovila koja se opskrbljuju i količina prometa koje ostvaruju pomorske luke. Kako bi se izbjeglo instaliranje kapaciteta koji će biti nedovoljno iskorišten, na pomorske luke s malom gustoćom prometa određenih kategorija brodova na temelju prosječnog godišnjeg broja pristajanja u luku ne bi se trebali primjenjivati obvezni zahtjevi za odgovarajuće kategorije brodova. Slično tome, obvezni ciljevi ne bi trebali biti usmjereni na najveću potražnju, nego na odgovarajuću ponudu kako bi se izbjegao nedovoljno iskorišteni kapacitet i uzele u obzir operativne značajke luke.
- (50) Pri određivanju broja pristajanja u luku ne bi se trebala uzimati u obzir kratkotrajna pristajanja u luku, pristajanja u luku brodova koji upotrebljavaju tehnologije s nultom stopom emisija, neplanirana pristajanja u luku zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru, pristajanja u luku u izvanrednim okolnostima koje zahtijevaju proizvodnju energije na brodu, pristajanja u luku u hitnim situacijama koje predstavljaju izravnu opasnost za život, brod ili okoliš, ni pristajanja u luku zbog drugih razloga više sile.
- (51) Pomorski promet važan je čimbenik u koheziji i gospodarskom razvoju otoka i najudaljenijih regija u Uniji, kao i za Ceutu i Melillu. Kapacitet proizvodnje energije na tim otocima te u tim regijama i područjima možda nije uvijek dovoljan kako bi se zadovoljila potražnja za energijom potrebnom za opskrbu električnom energijom s kopna. U tom se slučaju ti otoci, regije i područja izuzimaju od zahtjeva za pružanjem usluge opskrbe električnom energijom s kopna, osim ako je takva električna veza s kopnom ili susjednim zemljama uspostavljena ili dok se ne uspostavi, ovisno o slučaju, ili ako postoji dostatan lokalni kapacitet iz nefosilnih izvora energije.

- (52) Do 2025. trebao bi biti dostupan odgovarajući broj mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskim lukama osnovne TEN-T mreže. Uvođenje te infrastrukture trebalo bi se temeljiti na tržišnoj potražnji. Postaje za opskrbu ukapljenim metanom uključuju terminale za ukapljeni metan, rezervoare, prikolice cestovnih cisterni, kamione cisterne, pokretne spremnike, plovila za opskrbu plovila gorivom i teglenice.
- (53) Postrojenja za opskrbu električnom energijom s kopna trebala bi se uvesti i u lukama unutarnjih plovnih putova u mreži TEN-T.
- (54) Uporaba vanjske opskrbe električnom energijom trebala bi zamijeniti upotrebu motora kada je zrakoplov u mirovanju u zračnoj luci. To bi trebalo smanjiti emisije onečišćujućih tvari i buke, poboljšati kvalitetu zraka i smanjiti utjecaj zrakoplova na klimatske promjene. Stoga bi za sve operacije komercijalnog prijevoza trebalo osigurati upotrebu vanjske opskrbe električnom energijom dok su zrakoplovi parkirani na parkirališnim mjestima za zrakoplov s kontaktom ili parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta u zračnim lukama mreže TEN-T. Vanjska opskrba zrakoplova električnom energijom mogla bi se osigurati zahvaljujući fiksnim ili pokretnim nadzemnim izvorima napajanja na površini zemlje kako na parkirališnim mjestima za zrakoplov s kontaktom, tako i na parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta. Iako bi zrakoplov trebao moći koristiti vanjsku opskrbu električnom energijom na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov s kontaktom i parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta koja se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz, nije potrebno da svako parkirališno mjesto bude opremljeno fiksnim ili pokretnim nadzemnim izvorom napajanja jer jedan nadzemni izvor napajanja, bilo fiksni ili pokretni, može opskrbljivati više parkirališnih mjesta te ga se može koristiti kako bi zadovoljio operativne potrebe.

- (55) Prilikom osiguravanja da zrakoplovi u mirovanju imaju pristup opskrbi električnom energijom u zračnim lukama, države članice trebale bi, prema potrebi, promicati suradnju upravnog tijela zračne luke s pružateljima zemaljskih usluga i, prema potrebi, s korisnicima zračne luke koji samostalno obavljaju usluge. Države članice trebale bi to posebno učiniti putem odbora korisnika zračne luke osnovanog u skladu s Direktivom Vijeća 96/67/EZ<sup>1</sup>.
- (56) Države članice trebale bi imati mogućnost da zračne luke mreže TEN-T koje su godišnje ostvarile manje od 10 000 komercijalnih letova, izračunano kao prosjek tijekom prethodne tri godine, izuzmu od obveze da zrakoplove u mirovanju na svim udaljenim parkirališnim mjestima za zrakoplov opskrbljuju električnom energijom. S obzirom na broj predmetnih letova, troškovi ulaganja i održavanja za opskrbu parkirališnih mjesta za zrakoplove bez kontakta električnom energijom u tim zračnim lukama mreže TEN-T možda neće biti razmjerni koristi za okoliš, posebno u usporedbi s učinkovitijim ulaganjima za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zračnih luka.

---

<sup>1</sup> Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

(57) U skladu s Direktivom 2014/94/EU države članice uspostavile su nacionalne okvire politike u kojima su navedeni njihovi ciljevi i planovi kako bi se osiguralo ispunjenje tih ciljeva. Procjena nacionalnih okvira politike i evaluacija Direktive 2014/94/EU naglasile su potrebu za višim ambicijama i usklađenijim pristupom među državama članicama s obzirom na očekivani ubrzani porast broja vozila na alternativna goriva u upotrebi, posebno električnih vozila. Nadalje, u svim vrstama prijevoza bit će potrebne alternative fosilnim gorivima kako bi se ispunile ambicije europskog zelenog plana i klimatski ciljevi Unije. Postojeće nacionalne okvire politike trebalo bi revidirati kako bi se jasno opisalo na koji će način države članice ispuniti znatno veću potrebu za javno dostupnom infrastrukturom za punjenje i opskrbu gorivom, kako je izražena u obveznim ciljevima. Revidiranim nacionalnim okvirima politike mogli bi se obuhvatiti i načini prijevoza za koje ne postoje obvezni ciljevi uvođenja. Države članice trebale bi redovito izvješćivati o napretku u pogledu provedbe tih revidiranih nacionalnih okvira politike.

(58) Nadalje, države članice trebale bi redovito procjenjivati kako bi uvođenje i rad mjesta za punjenje moglo omogućiti električnim vozilima da dodatno doprinesu fleksibilnosti energetskeg sustava i daljnjoj apsorpciji obnovljive električne energije. Tom bi se procjenom trebale utvrditi odgovarajuće mjere koje treba provesti kako bi se osigurala dosljednost između planiranja infrastrukture za punjenje i odgovarajućeg planiranja mreže radi ispunjenja zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2019/943 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> i Direktivu (EU) 2019/944, države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale da električna mreža zadovoljava potražnju za električnom energijom infrastrukture za punjenje predviđenu ovom Uredbom. U tu bi svrhu države članice trebale nadograditi i održavati električnu mrežu kako bi se mogla nositi sa sadašnjom i budućom potražnjom prometnog sektora za električnom energijom.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2019/943 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2019. o unutarnjem tržištu električne energije (SL L 158, 14.6.2019., str. 54.).

- (59) Revidirani nacionalni okviri politike trebaju obuhvaćati mjere potpore za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva, uključujući uvođenje potrebne infrastrukture za alternativna goriva koju treba izgraditi, u bliskoj suradnji s regionalnim i lokalnim tijelima vlastima te industrijom na koju se to odnosi, istodobno uzimajući u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća. Osim toga, revidirani nacionalni okviri politike trebali bi opisati cjelokupni nacionalni okvir za planiranje, izdavanje dozvola i nabavu te infrastrukture, utvrditi sve prepreke i mjere koje će se poduzeti za njihovo uklanjanje kako bi vrijeme između uvođenja i upotrebe infrastrukture bilo razumno te kako bi se moglo postići brže uvođenje infrastrukture. Pri reviziji nacionalnih okvira politike važno je poštovati opća načela tehnološke neutralnosti i energetske učinkovitosti na prvom mjestu. Države članice trebale bi navesti sve mjere koje su donesene ili se planiraju.
- (60) Komisija bi putem razmjena informacija i najbolje prakse između država članica trebala olakšavati razvoj i provedbu revidiranih nacionalnih okvira politike država članica. Svaka država članica također bi trebala moći odlučiti imenovati nacionalnog koordinatora za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva sa zadatkom nadgledanja nacionalne koordinacije i provedbe okvira nacionalne politike.



- (61) Kako bi se promicala alternativna goriva i razvila odgovarajuća infrastruktura, nacionalni okviri politike trebali bi pružiti pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih inicijativa za promicanje alternativnih goriva u sektorima koje je teško dekarbonizirati, kao što su zrakoplovstvo, pomorski promet, plovidba unutarnjim vodama te željeznički promet na dionicama pruge koje se ne mogu elektrificirati. Države članice posebno bi trebale pružiti pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih inicijativa za dekarbonizaciju plovidbe unutarnjim vodama duž mreže TEN-T u bliskoj suradnji s predmetnim državama članicama. Dugoročne strategije dekarbonizacije mogle bi biti razvijene i za luke mreže TEN-T i zračne luke mreže TEN-T, pri čemu će u prvom planu posebno biti uvođenje infrastrukture za plovila i zrakoplove s niskim i nultim emisijama, kao i za željezničke pruge koje neće biti elektrificirane. Na temelju tih strategija i uzimajući u obzir nacionalne podatke o udjelu na tržištu i u prometu te tržišna predviđanja, Komisija bi trebala preispitati ovu Uredbu kako bi postavila dodatne obvezne ciljeve za te sektore.
- (62) Razvoj tehnologija za alternativna goriva važan je i za željeznice u kojima izravna elektrifikacija željezničke dionice možda neće biti moguća zbog razloga kao što je troškovna učinkovitost usluge. Željezničkom sektoru dostupne su različite tehnologije za prestanak korištenja dizelskih vlakova, uključujući izravnu elektrifikaciju, vlakove na baterijski pogon i primjene vodika. Razvoj tih tehnologija podrazumijeva uvođenje odgovarajuće infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom u državama članicama.

- (63) Države članice trebale bi koristiti širok raspon regulatornih i neregulatornih poticaja i mjera za postizanje obveznih ciljeva i provedbu svojih nacionalnih okvira politike, u uskoj suradnji sa subjektima iz privatnog sektora, koji bi trebali igrati ključnu ulogu u podupiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva.
- (64) U skladu s Direktivom 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> najmanji nacionalni udjeli javne nabave rezervirani su za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama, pri čemu čisti autobus upotrebljava alternativna goriva kako je definirano u ovoj Uredbi. Važno je da države članice u svrhu postizanja tih obveznih ciljeva uključe ciljanu promidžbu i razvoj potrebne autobusne infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom kao ključnog elementa u svoje nacionalne okvire politike, s obzirom na sve veći broj tijela nadležnih za javni prijevoz i operatora koji prelaze na čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama. Važno je i da države članice na lokalnoj razini uspostave i održavaju odgovarajuće instrumente za promicanje uvođenja autobusne infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom i za vlastite vozne parkove, posebno za čiste autobuse i autobuse s nultim emisijama.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

- (65) S obzirom na sve veću raznolikost vrsta goriva za motorizirana vozila i istodobni stalni rast cestovne mobilnosti građana u cijeloj Uniji, korisnicima je potrebno pružiti jasne i lako razumljive informacije o gorivima na postajama za opskrbu gorivom te o sukladnosti njihova vozila s različitim gorivima ili mjestima za punjenje na tržištu Unije.
- (66) Jednostavne i lako usporedive informacije o cijeni različitih goriva mogle bi imati važnu ulogu pri omogućivanju korisnicima da lakše procijene relativni trošak pojedinačnih goriva dostupnih na tržištu. Stoga bi usporedba jediničnih cijena određenih alternativnih goriva i konvencionalnih goriva, izražena kao „cijena goriva na 100 km”, trebala biti prikazana u informativne svrhe na svim relevantnim postajama za opskrbu gorivom. Potrošačima bi trebalo objasniti da se takve usporedbe odnose na prosječne cijene goriva u državi članici, koje se mogu razlikovati od stvarnih cijena koje se naplaćuju na dotičnoj postaji za opskrbu gorivom. Nadalje, Komisija bi, prema potrebi, trebala preispitati Direktivu 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> kako bi se osiguralo da se u informacijama za potrošače o potrošnji goriva i emisijama CO<sub>2</sub> u vezi s prodajom novih osobnih vozila, kako je predviđeno tom Direktivom, uzimaju u obzir i odražavaju kretanja povezana s prijelazom na alternativna goriva.

---

<sup>1</sup> Direktiva 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o dostupnosti podataka za potrošače o ekonomičnosti potrošnje goriva i emisijama CO<sub>2</sub> u vezi s prodajom novih osobnih automobila (SL L 12, 18.1.2000., str. 16.).

- (67) Potrošačima je potrebno pružiti dovoljno informacija o geografskom položaju, karakteristikama i uslugama koje se nude na javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima obuhvaćenima ovom Uredbom. Stoga bi države članice trebale osigurati da operatori ili vlasnici javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu gorivom stave na raspolaganje relevantne statične i dinamične podatke. Trebalo bi utvrditi zahtjeve za vrste podataka koji se odnose na dostupnost i pristupačnost relevantnih podataka povezanih s punjenjem i opskrbom, polazeći od ishoda aktivnosti za potporu programu „Prikupljanja podataka povezanih s mjestima za punjenje/opskrbu za alternativna goriva i jedinstvene identifikacijske oznake povezane s dionicima e-mobilnosti” („IDACS”), koji je zaključen 2022.
- (68) Ova se Uredba odnosi na vrste podataka koji su potrebni za funkcioniranje konkurentnog i otvorenog tržišta i koji su ključni kako bi krajnji korisnici mogli donijeti utemeljene odluke o svojim ciklusima punjenja i opskrbe gorivom, među ostalim putem visokokvalitetnih usluga informiranja koje su razvili relevantni sudionici na tržištu. Zahtjevi za vrste podataka utvrđeni u ovoj Uredbi trebali bi se primjenjivati samo na podatke koji su dostupni u strojno čitljivom formatu.

(69) Podatci bi trebali imati ključnu ulogu u odgovarajućem funkcioniranju infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom. Format, učestalost i kvaliteta u kojoj bi ti podatci trebali biti dostupni i raspoloživi određuju ukupnu kvalitetu infrastrukture za alternativna goriva koja zadovoljava potrebe korisnika. Osim toga, ti bi podatci trebali biti dostupni na dosljedan način u svim državama članicama. Države članice trebale bi podatke o infrastrukturi za alternativna goriva staviti na raspolaganje kao otvorene podatke preko svoje nacionalne pristupne točke u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2022/670<sup>1</sup> i u skladu s dodatnim specifikacijama koje nadopunjuju one utvrđene u toj Delegiranoj uredbi. Također bi trebalo omogućiti da se takvi podatci dostave zajedničkoj europskoj pristupnoj točki koju bi Komisija trebala uspostaviti, a koja bi trebala funkcionirati kao jedinstveni podatkovni pristupnik Unije za podatke koje operatori stavljaju na raspolaganje u nacionalnim pristupnim točkama. Zajednička europska pristupna točka trebala bi se, ako je to moguće, temeljiti na postojećim strukturama i funkcijama Europskog informativnog portala o alternativnim gorivima (EAFO), zajedno s tehničkim informacijskim sustavom za transeuropsku prometnu mrežu ili, na primjer, biti dostupna putem posebnog internetskog portala. Zajednička europska pristupna točka trebala bi korisnicima podataka omogućiti jednostavan pristup podacima, usporedbu informacija o cijeni i dobivanje informacija o značajkama infrastrukture za alternativna goriva, kao što su pristupačnost, dostupnost ili kapacitet napajanja.

---

<sup>1</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 od 2. veljače 2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 122, 25.4.2022., str. 1.).

(70) Ključno je da svi sudionici u sektoru električne mobilnosti mogu lako komunicirati digitalnim sredstvima kako bi krajnjim korisnicima osigurali najbolju kvalitetu usluge. Za takvu interakciju potrebni su jedinstveni identifikatori za sudionike u lancu vrijednosti. U tu bi svrhu sve države članice trebale uspostaviti organizaciju za registraciju identifikacije (IDRO) za izdavanje i upravljanje jedinstvenim identifikacijskim (ID) oznakama kako bi se, u najmanju ruku, identificirali operatori mjesta za punjenje i pružatelji usluga mobilnosti. Svaki IDRO trebao bi prikupljati informacije o identifikacijskim oznakama e-mobilnosti koje se već upotrebljavaju u njegovoj državi članici te prema potrebi izdavati nove identifikacijske oznake e-mobilnosti operatorima mjesta za punjenje i pružateljima usluga mobilnosti na temelju zajedničke dogovorene logike na razini Unije u kojoj su formatirane identifikacijske oznake e-mobilnosti i omogućiti razmjenu i provjeru njihove jedinstvenosti s pomoću mogućeg budućeg zajedničkog repozitorija za registraciju identifikacije (IDRR). Komisija bi trebala izdati tehničke smjernice o osnivanju takvih organizacija, oslanjajući se na rezultate IDACS-a.

- (71) Tehničke specifikacije za interoperabilnost mjesta za punjenje i opskrbu gorivom trebale bi biti utvrđene u okviru europskih ili međunarodnih normi. Europske organizacije za normizaciju trebale bi donijeti europske norme u skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>. Važno je da se te norme, ako je to primjenjivo, temelje na trenutačnim međunarodnim normama ili tekućem razvoju međunarodne normizacije. U tu je svrhu važno da se europski postupci normizacije za infrastrukturu za punjenje i opskrbu gorivom provode brzo radi pravodobnog pridržavanja vremenskog okvira potrebnog za planiranje, javnu nabavu i izgradnju infrastrukture koja se zahtijeva ovom Uredbom. Također je važno pokrenuti ili ubrzati postupke normizacije za infrastrukturu za statično i dinamično punjenje usklađenu na razini Unije.
- (72) Pomorskom prometu i plovidbi unutarnjim vodama potrebne su nove norme kako bi se olakšao i učvrstio ulazak alternativnih goriva na tržište u odnosu na opskrbu električnom energijom i vodikom, skladištenje metanola i amonijaka, kao i norme za razmjenu komunikacije između plovila i infrastrukture.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

- (73) Međunarodna pomorska organizacija (IMO) razvija jedinstvene i međunarodno priznate norme za sigurnost i zaštitu okoliša za pomorski promet. S obzirom na globalnu prirodu pomorskog prometa trebalo bi izbjegavati neusklađenosti s međunarodnim normama. Stoga bi Unija trebala osigurati da tehničke specifikacije za pomorski promet, koje su donesene na temelju ove Uredbe, budu usklađene s međunarodnim pravilima koja je donio IMO.
- (74) U primjeni ove Uredbe Komisija bi se trebala savjetovati s relevantnim stručnim skupinama, a posebno s Forumom za održivi promet i Europskim forumom za održivu plovidbu. To stručno savjetovanje posebno je važno kad Komisija namjerava donijeti delegirane ili provedbene akte na temelju ove Uredbe.



- (75) Infrastruktura za alternativna goriva područje je koje se brzo razvija. Nedostatak zajedničkih tehničkih specifikacija predstavlja prepreku stvaranju jedinstvenog tržišta infrastrukture za alternativna goriva. Stoga je potrebno utvrditi tehničke specifikacije za područja u kojima su zajedničke tehničke specifikacije potrebne, ali još ne postoje. Te bi tehničke specifikacije posebno trebale obuhvaćati komunikaciju između električnog vozila i mjesta za punjenje, komunikaciju između mjesta za punjenje i sustava za upravljanje softverom za punjenje (pozadinska komunikacija), komunikaciju povezanu s uslugom roaminga za električna vozila i komunikaciju s elektroenergetskom mrežom, uz osiguravanje najviše razine zaštite kibernetičke sigurnosti i zaštite osobnih podataka krajnjih korisnika. Također je potrebno uspostaviti odgovarajući upravljački okvir i uloge različitih sudionika uključenih u komunikacijski sektor vozilo-mreža. Nadalje, treba uzeti u obzir nova tehnološka kretanja, kao što su električni cestovni sustavi, posebno dinamično nadzemno napajanje s pomoću pantografa, dinamično nadzemno napajanje preko vodljivih tračnica i induktivno napajanje preko zavojnica na cesti. Kad je riječ o pružanju podataka, podacima o javno dostupnim mjestima za punjenje potrebno je pridodati dodatne vrste podataka kao što su podaci koji se odnose na postojanje objekata koji krajnjim korisnicima nude povezane usluge, podaci koji se odnose na prihvaćene metode plaćanja, podaci koji se odnose na dostupne jezike na infrastrukturi i podaci povezani s pružanjem usluga pametnog i dvosmjernog punjenja.

(76) Kako bi se ova Uredba dopunila utvrđivanjem dodatnih tehničkih specifikacija te kako bi se ova Uredba izmijenila dodavanjem dodatnih vrsta podataka, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) u vezi sa zajedničkim tehničkim zahtjevima za zajedničko sučelje aplikacijskog programa kako bi se omogućila automatizirana i ujednačena razmjena podataka između operatora javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu i korisnika podataka. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016<sup>1</sup>. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

---

<sup>1</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (77) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s razvojem odredaba o označivanju, formatom, učestalosti i kvalitetom podataka o javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu gorivom koje treba staviti na raspolaganje i učiniti dostupnima na temelju ove Uredbe te u vezi s postupkom kojim se omogućuje to stavljanje na raspolaganje i dostupnost. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>.
- (78) Tržište alternativnih goriva, a posebno goriva s nultim emisijama, još uvijek je u ranim fazama razvoja, a tehnologija brzo napreduje. Taj će razvoj vjerojatno utjecati na potražnju za alternativnim gorivima, a time i na infrastrukturu za alternativna goriva za sve vrste prijevoza. Komisija bi stoga do 31. prosinca 2024. trebala predstaviti izvješće o tehnološkoj i tržišnoj spremnosti teških vozila. U tom bi se izvješću trebale uzeti u obzir prve naznake o preferencijama tržišta te tehnološki razvoj i razvoj tehničkih specifikacija. Do 31. prosinca 2026. te svakih pet godina nakon toga Komisija bi trebala provoditi preispitivanje ove Uredbe.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (79) S obzirom na to da će ova Uredba uzrokovati dodatne troškove prilagodbe i administrativne troškove, ukupno regulatorno opterećenje za sektore obuhvaćene ovom Uredbom trebalo bi pomno preispitivati. U tom kontekstu Komisija bi u svojem izvješću o evaluaciji funkcioniranja ove Uredbe trebala procijeniti u kojoj su mjeri ciljevi ove Uredbe ostvareni i u kojoj su mjeri utjecali na konkurentnost relevantnih sektora. To bi preispitivanje trebalo obuhvaćati i interakciju ove Uredbe s drugim relevantnim pravnim aktima Unije, uključujući moguća djelovanja i mjere koje su poduzete ili bi se mogle poduzeti kako bi se smanjio ukupni troškovni pritisak na relevantne sektore.
- (80) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, to jest osiguravanje uvođenja dostatne infrastrukture za alternativna goriva u Uniji, posebno za cestovna vozila, vlakove, plovila i zrakoplove u mirovanju, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog potrebe za omogućivanjem prometovanja vozila na alternativna goriva širom Unije na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

- (81) Direktivu 2014/94/EU stoga bi trebalo staviti izvan snage. Delegiranim uredbama Komisije (EU) 2019/1745<sup>1</sup> i (EU) 2021/1444<sup>2</sup> utvrđene su nedatirane tehničke specifikacije za određene vrste infrastrukture za alternativna goriva, a te su specifikacije sada datirane i navedene u Prilogu II. ovoj Uredbi. Stoga bi i te delegirane uredbe trebalo staviti izvan snage,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

---

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

<sup>2</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 od 17. lipnja 2021. o dopuni Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu normi za mjesta za punjenje električnih autobusa (SL L 313, 6.9.2021., str. 1.).

## *Članak 1.*

### *Predmet*

1. Ovom se Uredbom utvrđuju obvezni nacionalni ciljevi koji vode do uvođenja dostatne infrastrukture za alternativna goriva u Uniji za cestovna vozila, vlakove, plovila i zrakoplove u mirovanju. Njome se utvrđuju zajedničke tehničke specifikacije i zahtjevi za informacije za korisnike, pružanje podataka i zahtjevi za plaćanje povezani s infrastrukturom za alternativna goriva.
2. Ovom se Uredbom utvrđuju i pravila za nacionalne okvire politika iz članka 14. koje trebaju donijeti države članice, uključujući pravila za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u područjima u kojima nisu utvrđeni obvezni ciljevi na razini Unije i za izvješćivanje o uvođenju takve infrastrukture.
3. Ovom se Uredbom uspostavlja mehanizam izvješćivanja kako bi se potaknula suradnja i osiguralo dobro praćenje napretka. Mehanizam izvješćivanja ima oblik strukturiranog, transparentnog i iterativnog postupka koji se odvija između Komisije i država članica u svrhu finalizacije nacionalnih okvira politike, uzimajući u obzir postojeće lokalne i regionalne strategije za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva, i njihove naknadne provedbe te odgovarajućeg djelovanja Komisije za potporu usklađenom i brzom uvođenju infrastrukture za alternativna goriva u državama članicama.

*Članak 2.*  
*Definicije*

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „dostupnost podataka” znači mogućnost traženja i dobivanja podataka u bilo kojem trenutku u strojno čitljivom obliku;
2. „ad hoc cijena” znači cijena koju operator mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom naplaćuje krajnjem korisniku za punjenje ili opskrbu gorivom na ad hoc osnovi;
3. „duž cestovne mreže TEN-T” znači:
  - (a) kad je riječ o postajama za punjenje električnom energijom: da se nalaze na cestovnoj mreži TEN-T ili unutar udaljenosti od 3 km od najbližeg izlaza s ceste TEN-T; i
  - (b) kad je riječ o postajama za opskrbu vodikom: da se nalaze na cestovnoj mreži TEN-T ili unutar udaljenosti od 10 km od najbližeg izlaza s ceste TEN-T;

4. „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u energiji koja se upotrebljava za promet i koji imaju potencijal doprinijeti njegovoj dekarbonizaciji te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, uključujući:

(a) „alternativna goriva za vozila, vlakove, plovila i zrakoplove s nultim emisijama”:

- električnu energiju,
- vodik,
- amonijak;

(b) „obnovljiva goriva”:

- goriva iz biomase, uključujući bioplina, i biogoriva kako su definirana u članku 2. točki 27., 28. odnosno 33. Direktive (EU) 2018/2001,
- sintetička i parafinska goriva, uključujući amonijak, dobivena iz obnovljive energije;



- (c) „neobnovljiva alternativna goriva i prijelazna fosilna goriva”
- prirodni plin u plinovitom obliku (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP),
  - ukapljeni naftni plin (UNP),
  - sintetička i parafinska goriva dobivena od neobnovljive energije;
5. „parkirališno mjesto zrakoplova s kontaktom” znači parkirališno mjesto na određenom dijelu stajanke zračne luke opremljeno mostom za ukrcaj putnika;
6. „parkirališno mjesto zrakoplova bez kontakta” znači parkirališno mjesto u određenom dijelu stajanke zračne luke koje nije opremljeno mostom za ukrcaj putnika;
7. „zračna luka osnovne mreže TEN-T ili zračna luka sveobuhvatne mreže TEN-T” znači zračna luka kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;
8. „automatska provjera autentičnosti” znači provjera autentičnosti vozila na mjestu za punjenje s pomoću priključka za punjenje ili telematike;
9. „raspoloživost podataka” znači postojanje podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu;
10. „električno vozilo na baterije” znači električno vozilo na isključivo električni pogon, bez sekundarnog pogonskog uređaja;

11. „dvosmjerno punjenje” znači operacija pametnog punjenja u kojoj se tok električne energije može preokrenuti, čime se omogućuje da električna energija teče iz baterije do mjesta za punjenje s kojim je povezana;
12. „priključak” znači fizičko sučelje između mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom i vozila kroz koje se razmjenjuje gorivo ili električna energija;
13. „komercijalni zračni prijevoz” znači komercijalni zračni prijevoz kako je definiran u članku 3. točki 24. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
14. „kontejnerski brod” znači brod koji je projektiran isključivo za prijevoz kontejnera u teretnom prostoru ili na palubi;
15. „plaćanje na temelju ugovora” znači plaćanje usluge punjenja ili opskrbe gorivom krajnjeg korisnika pružatelju usluga mobilnosti na temelju ugovora sklopljenog između tog krajnjeg korisnika i tog pružatelja usluga mobilnosti;

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

16. „korisnik podataka” znači svako javno tijelo, tijelo nadležno za ceste, operator cestovnog prometa, operater mjesta za punjenje i opskrbu gorivom, istraživačka ili nevladina organizacija, pružatelj usluga mobilnosti, platforma za e-roaming, pružatelj digitalnih karata ili bilo koji drugi subjekt koji je zainteresiran za upotrebu podataka za pružanje informacija, stvaranje usluga ili provođenje istraživanja ili analize infrastrukture za alternativna goriva;
17. „digitalno povezano mjesto za punjenje” znači mjesto za punjenje koje može slati i primati informacije u stvarnom vremenu, dvosmjerno komunicirati s električnom mrežom i električnim vozilom te koje se može daljinski pratiti i kontrolirati, uključujući radi pokretanja i zaustavljanja ciklusa punjenja i mjerenje tokova električne energije;
18. „operator distribucijskog sustava” znači operator distribucijskog sustava kako je definiran u članku 2. točki 29. Direktive (EU) 2019/944;
19. „distributer” znači distributer kako je definiran u članku 3. točki 43. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
20. „dinamični podatci” znači podatci koji se mijenjaju često ili redovito;
21. „električni cestovni sustav” znači fizička instalacija uz cestu za prijenos električne energije na električno vozilo dok je vozilo u pokretu;

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

22. „električno vozilo” znači motorno vozilo opremljeno pogonskim sklopom koje sadržava barem jedan neperiferni električni uređaj kao pretvornik energije s električnim sustavom za pohranu energije s mogućnošću ponovnog punjenja, koji je moguće puniti eksterno;
23. „opskrba zrakoplova u mirovanju električnom energijom” znači opskrba zrakoplova električnom energijom putem standardiziranog fiksnog ili mobilnog sučelja kad se zrakoplov nalazi na parkirališnom mjestu zrakoplova s kontaktom ili parkirališnom mjestu zrakoplova bez kontakta;
24. „krajnji korisnik” znači fizička ili pravna osoba koja kupuje alternativno gorivo za izravnu upotrebu u vozilu;
25. „e-roaming” znači razmjena podataka i plaćanja između operatora mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom i pružatelja usluga mobilnosti od kojeg krajnji korisnik kupuje uslugu punjenja ili opskrbe gorivom;
26. „platforma za e-roaming” znači platforma koja povezuje sudionike na tržištu, posebno pružatelje usluga mobilnosti i operatore mjesta za punjenje ili opskrbu gorivom, kako bi se omogućilo pružanje usluga između njih, uključujući e-roaming;
27. „europska norma” je europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012;
28. „opće zrakoplovstvo” znači sve operacije civilnog zrakoplovstva osim redovnog zračnog prijevoza i izvanrednih operacija zračnog prijevoza uz naknadu ili najam;

29. „bruto tonaža” (BT) znači bruto tonaža kako je definirana u članku 3. točki (e) Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
30. „teško vozilo” znači motorno vozilo kategorije M2 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki ii., motorno vozilo kategorije M3 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki iii., motorno vozilo kategorije N2 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki ii. ili motorno vozilo kategorije N3 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki iii. Uredbe (EU) 2018/858;
31. „mjesto za punjenje visoke snage” znači mjesto za punjenje s izlaznom snagom većom od 22 kW za prijenos električne energije na električno vozilo;
32. „brzo putničko plovilo” znači ‚brzo putničko plovilo’ kako je definirano u Pravilu 1. poglavlja X. Međunarodne konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (SOLAS 74) i koje prevozi više od 12 putnika;
33. „lako vozilo” znači motorno vozilo kategorije M1 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. ili motorno vozilo kategorije N1 kako je opisano u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858;
34. „ukapljeni metan” znači ukapljeni prirodni plin, ukapljeni bioplin ili sintetički ukapljeni prirodni plin, uključujući mješavine tih goriva;

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

35. „proizvođač” znači proizvođač kako je definiran u članku 3. točki 40. Uredbe (EU) 2018/858;
36. „pružatelj usluga mobilnosti” znači pravna osoba koja krajnjem korisniku pruža usluge, uključujući prodaju usluge punjenja ili opskrbe gorivom, u zamjenu za naknadu;
37. „mjesto za punjenje male snage” znači mjesto za punjenje s izlaznom snagom 22 kW ili manjom za prijenos električne energije na električno vozilo;
38. „nacionalna pristupna točka” znači digitalno sučelje koje je uspostavila država članica i koje čini jedinstvenu točku pristupa podacima;
39. „operator mjesta za punjenje” znači subjekt koji je odgovoran za upravljanje i rad mjesta za punjenje i koji krajnjim korisnicima pruža uslugu punjenja, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;
40. „operator mjesta za opskrbu gorivom” znači subjekt koji je odgovoran za upravljanje i rad mjesta za opskrbu gorivom i koji krajnjim korisnicima pruža uslugu opskrbe gorivom, među ostalim u ime i za račun pružatelja usluga mobilnosti;
41. „putnički brod” znači brod koji prevozi više od 12 putnika, uključujući brodove za kružna putovanja, brza putnička plovila i ro-ro putničke brodove;

42. „platna usluga” znači „platna usluga” kako je definirana u članku 4. točki 3. Direktive (EU) 2015/2366 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
43. „hibridno vozilo na punjenje” znači električno vozilo s konvencionalnim motorom s unutarnjim izgaranjem kombiniranim s električnim pogonskim sustavom koji se može ponovno puniti iz vanjskog izvora električne energije;
44. „izlazna snaga” znači najveća teoretska snaga, izražena u kW, koju mjesto za punjenje, postaja ili skupno mjesto ili postrojenje za opskrbu električnom energijom s kopna može osigurati vozilima ili plovilima priključenim na to mjesto, postaju, skupno mjesto ili postrojenje za punjenje;
45. „javno dostupna infrastruktura za alternativna goriva” znači infrastruktura za alternativna goriva koja se nalazi na lokaciji ili u prostoru koji su otvoreni široj javnosti, bez obzira na to nalazi li se infrastruktura za alternativna goriva na javnoj ili privatnoj imovini, primjenjuju li se ograničenja ili uvjeti u pogledu pristupa lokaciji ili prostoru i bez obzira na primjenjive uvjete upotrebe infrastrukture za alternativna goriva;
46. „kôd za brzi odgovor” (QR kôd) znači kodiranje i vizualizacija podataka u skladu s normom ISO/IEC 18004:2015;

---

<sup>1</sup> Direktiva (EU) 2015/2366 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o platnim uslugama na unutarnjem tržištu, o izmjeni direktiva 2002/65/EZ, 2009/110/EZ i 2013/36/EU te Uredbe (EU) br. 1093/2010 i o stavljanju izvan snage Direktive 2007/64/EZ (SL L 337, 23.12.2015., str. 35.).

47. „ponovno punjenje na ad hoc osnovi” znači usluga punjenja koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili uđe u trgovački odnos s operatorom tog mjesta za punjenje koji se proteže i nakon same kupnje usluge punjenja;
48. „mjesto za punjenje” znači mrežno ili izvanmrežno fiksno ili mobilno sučelje za prijenos električne energije na električno vozilo, koje, iako može imati jedan ili više priključaka za različite vrste priključaka, može puniti samo jedno električno vozilo u određenom trenutku, što isključuje uređaje izlazne snage manje od ili jednake 3,7 kW čija primarna svrha nije punjenje električnih vozila;
49. „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim vozilima” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje lakih vozila, zbog posebnog projektiranja priključaka/utikača ili dizajna parkirnog mjesta koje je pored mjesta, postaje ili skupnog mjesta za punjenje, ili oboje;
50. „mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno teškim vozilima” znači mjesto, postaja ili skupno mjesto za punjenje namijenjeno za punjenje teških vozila, zbog posebnog projektiranja priključaka/utikača ili dizajna parkirnog mjesta koje je pored mjesta, postaje ili skupnog mjesta za punjenje, ili oboje;
51. „skupno mjesto za punjenje” znači jedna ili više postaja za punjenje na određenoj lokaciji;



52. „postaja za punjenje” znači fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za punjenje;
53. „usluga punjenja” znači prodaja ili pružanje električne energije, uključujući povezane usluge, putem javno dostupnog mjesta za punjenje;
54. „ciklus punjenja” znači potpuni postupak punjenja vozila na javno dostupnom mjestu punjenja od trenutka kad je vozilo spojeno sve do trenutka kad je vozilo isključeno;
55. „opskrba gorivom na ad hoc osnovi” znači usluga opskrbe gorivom koju je kupio krajnji korisnik bez potrebe da se taj krajnji korisnik registrira, sklopi pisani sporazum ili uđe u trgovački odnos s operatorom tog mjesta za opskrbu gorivom koji se proteže i nakon same kupnje usluge opskrbe gorivom;
56. „mjesto za opskrbu gorivom” znači postrojenje za opskrbu bilo kojim tekućim ili plinovitim gorivom, putem fiksnog ili pokretnog postrojenja, koje može opskrbljivati samo jedno vozilo, jedan vlak, jedan brod ili jedan zrakoplov u određenom trenutku;
57. „usluga opskrbe gorivom” znači prodaja bilo kojeg tekućeg ili plinovitog goriva ili opskrba njime putem javno dostupnog mjesta za opskrbu gorivom;
58. „ciklus opskrbe gorivom” znači potpuni postupak opskrbe gorivom vozila na javno dostupnom mjestu za opskrbu gorivom od trenutka kad je vozilo spojeno sve do trenutka kad je vozilo isključeno;

59. „postaja za opskrbu gorivom” znači jedno fizičko postrojenje na određenoj lokaciji koje se sastoji od jednog ili više mjesta za opskrbu gorivom;
60. „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo koje je odredila svaka država članica na temelju članka 57. stavka 1. Direktive (EU) 2019/944;
61. „obnovljiva energija” znači energija iz obnovljivih izvora kako je definirana u članku 2. drugom stavku točki 1. Direktive (EU) 2018/2001;
62. „ro-ro putnički brod” znači brod opremljen tako da omogućava cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on”) na plovilo i iskrcaju („roll off”) s njega, i koji prevozi više od 12 putnika;
63. „sigurno i zaštićeno parkiralište” znači parkiralište dostupno vozačima koji obavljaju prijevoz robe ili putnika i koje je certificirano u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2022/1012<sup>1</sup>;
64. „opskrba električnom energijom s kopna” znači opskrba morskih plovila ili plovilâ unutarne plovidbe privezanih u pristaništu električnom energijom s kopna, putem standardiziranog fiksnog ili mobilnog sučelja;
65. „pametno punjenje” znači postupak punjenja u kojem se intenzitet električne energije isporučene u bateriju prilagođava u stvarnom vremenu na temelju informacija primljenih elektroničkom komunikacijom;

---

<sup>1</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1012 od 7. travnja 2022. o dopuni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja standarda kojima se razrađuju razina usluge i zaštite sigurnih i zaštićenih parkirališta te postupci za njihovo certificiranje (SL L 170, 28.6.2022., str. 27.).

66. „statični podatci” znači podatci koji se ne mijenjaju često ili redovito;
67. „sveobuhvatna mreža TEN-T” znači sveobuhvatna mreža u smislu članka 9. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
68. „osnovna mreža TEN-T” znači osnovna mreža u smislu članku 38. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
69. „luka unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T ili luka unutarnjih vodnih putova sveobuhvatne mreže TEN-T” znači luka unutarnjih vodnih putova osnovne mreže TEN-T ili sveobuhvatne mreže TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;
70. „pomorska luka osnovne mreže TEN-T ili pomorska luka sveobuhvatne mreže TEN-T” znači pomorska luka osnovne mreže TEN-T ili sveobuhvatne mreže TEN-T kako je navedena i kategorizirana u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;
71. „operator prijenosnih sustava” znači operator prijenosnih sustava kako je definiran u članku 2. točki 35. Direktive (EU) 2019/944;
72. „gradski čvor” znači gradski čvor kako je definiran u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013.

### *Članak 3.*

#### *Ciljevi za infrastrukturu za punjenje namijenjenu lakim električnim vozilima*

1. Države članice osiguravaju da se na njihovu državnom području uvedu javno dostupne postaje za punjenje namijenjene lakim električnim vozilima na način koji je razmjern upotrebi lakih električnih vozila i da se na njima osigura dovoljna izlazna snaga za ta vozila.

U tu svrhu države članice osiguravaju da su na kraju svake godine, počevši od ... [godina u kojoj je datum početka primjene iz članka 26.] kumulativno ispunjeni sljedeći ciljevi izlazne snage:

- (a) za svako lako električno vozilo na baterije registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 1,3 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje; i
- (b) za svako lako hibridno vozilo na punjenje registrirano na njihovu državnom području, ukupna izlazna snaga od najmanje 0,80 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje.

2. Ako udio lakih električnih vozila na baterije u ukupnom voznom parku lakih vozila registriranih na državnom području države članice dosegne najmanje 15 % i država članica dokaže da provedba zahtjeva iz stavka 1. drugog podstavka ima negativne učinke u toj državi članici jer odvrća privatna ulaganja i više nije opravdana, ta država članica može Komisiji podnijeti obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene blažih zahtjeva u pogledu razine ukupne izlazne snage ili prestanka primjene takvih zahtjeva.
3. Komisija u roku od šest mjeseci od primitka obrazloženog zahtjeva podnesenog na temelju članka 2. donosi odluku kako je opravdano u svakom pojedinom slučaju.
4. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima lakim električnim vozilima na cestovnoj mreži na svojem državnom području.

U tu svrhu države članice osiguravaju:

- (a) da se duž osnovne cestovne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena lakim električnim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve uvedu u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 60 km između njih:
  - i. do 31. prosinca 2025. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;

- ii. do 31. prosinca 2027. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;
- (b) da se duž sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T, javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena lakim električnim vozilima koja ispunjavaju sljedeće zahtjeve uvedu u svakom smjeru putovanja s najvećom udaljenosti od 60 km između njih:
- i. do 31. prosinca 2027. duž najmanje 50 % dužine sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;
  - ii. do 31. prosinca 2030. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 300 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;
  - iii. do 31. prosinca 2035. svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 600 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

5. Izračun postotka duljine sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T iz stavka 4. točke (b) podtočke i. temelji se na sljedećim elementima:
- (a) za izračun nazivnika: ukupna duljina sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T na državnom području države članice;
  - (b) za izračun brojnika: ukupna duljina dionica sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T između dvaju javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim električnim vozilima koja ispunjavaju zahtjeve iz stavka 4. točke (b) podtočke i., isključujući sve dionice sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T između dvaju skupnih mjesta za punjenja koja su udaljena više od 60 km.
6. Jedinstveno javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim električnim vozilima može se uvesti duž cestovne mreže TEN-T za oba smjera putovanja pod uvjetom da:
- (a) skupno mjesto za punjenje lako je dostupno iz oba smjera putovanja;
  - (b) skupno mjesto za punjenje odgovarajuće je označeno; i
  - (c) zahtjevi utvrđeni u stavku 4. u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, ukupne izlazne snage skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjivih za jedan smjer putovanja ispunjeni su za oba smjera putovanja.

7. Odstupajući od stavka 4. ovog članka, duž cesta mreže TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 8 500 lakih vozila i ako se uvođenje infrastrukture ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu predvidjeti da javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim električnim vozilima služi za oba smjera putovanja pod uvjetom da su zadovoljeni zahtjevi utvrđeni u stavku 4. ovog članka u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, ukupne izlazne snage skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjivih za jedan smjer putovanja te da je to skupno mjesto za punjenje lako dostupno iz oba smjera putovanja i odgovarajuće označeno. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnih izvješća o napretku iz članka 15.



8. Odstupajući od stavka 4. ovog članka, duž cesta mreže TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 8 500 lakih vozila i ako se uvođenje infrastrukture ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu smanjiti do 50 % ukupnu izlaznu snagu javno dostupnog skupnog mjesta za punjenje namijenjenog lakim vozilima koja se zahtijeva u skladu sa stavkom 4. ovog članka, pod uvjetom da skupno mjesto za punjenje služi samo u jednom smjeru putovanja te da su zadovoljeni drugi zahtjevi utvrđeni u stavku 4. ovog članka u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnih izvješća o napretku iz članka 15.
  
9. Odstupajući od zahtjeva koji se odnosi na najveću udaljenost od 60 km između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih lakim vozilima iz stavka 4. točaka (a) i (b) ovog članka, države članice mogu dopustiti veću udaljenost do 100 km za takva skupna mjesta za punjenje duž cesta u mreži TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 3 000 lakih vozila, pod uvjetom da je udaljenost između skupnih mjesta za punjenje odgovarajuće označena. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnih izvješća o napretku iz članka 15.

10. Ako je država članica obavijestila Komisiju o slučaju u kojem je primijenila odstupanje iz stavka 7., zahtjevi iz stavka 4. točaka (a) i (b), u pogledu najveće udaljenosti između udruženja za punjenje, smatraju se zadovoljenima.
11. Susjedne države članice osiguravaju da najveće udaljenosti iz stavka 4. točaka (a) i (b) nisu prekoračene za prekogranične odjeljke osnovne cestovne mreže TEN-T i sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T.

#### *Članak 4.*

##### *Ciljevi za infrastrukturu za punjenje namijenjenu teškim električnim vozilima*

1. Države članice osiguravaju minimalnu pokrivenost javno dostupnim mjestima za punjenje namijenjenima teškim električnim vozilima na svojem državnom području.

U tu svrhu države članice osiguravaju:

- (a) da se do 31. prosinca 2025. duž najmanje 15 % duljine cestovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

- (b) da se do 31. prosinca 2027. duž najmanje 50 % duljine cestovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima i da svako skupno mjesto za punjenje:
- i. duž osnovne cestovne mreže TEN-T ima izlaznu snagu od najmanje 2 800 kW i uključuje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
  - ii. duž sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T ima izlaznu snagu od najmanje 1 400 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
- (c) da se do 31. prosinca 2030. duž osnovne cestovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima s najvećom udaljenosti između njih od 60 km i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 3 600 kW i uključuje najmanje dva mjesta za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;
- (d) da se do 31. prosinca 2030. duž sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T u svakom smjeru putovanja uvedu javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima s najvećom udaljenosti između njih od 100 km i da svako skupno mjesto za punjenje ima izlaznu snagu od najmanje 1 500 kW i uključuje najmanje jedno mjesto za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 350 kW;

- (e) da se do 31. prosinca 2027. na svakom sigurnom i zaštićenom parkiralištu uvedu najmanje dvije javno dostupne postaje za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima izlazne snage od najmanje 100 kW;
- (f) do se do 31. prosinca 2030. na svakom sigurnom i zaštićenom parkiralištu uvedu najmanje četiri postaje za punjenje namijenjene teškim električnim vozilima s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 100 kW;
- (g) da se do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru uvedu javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima s ukupnom snagom od najmanje 900 kW koja pružaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW;
- (h) da se do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru uvedu javno dostupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima s ukupnom snagom od najmanje 1 800 kW koja pružaju postaje za punjenje s pojedinačnom izlaznom snagom od najmanje 150 kW.

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

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

- (b) za izračun brojnika: ukupna duljina dionica cestovne mreže TEN-T između dvaju javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim električnim vozilima koja ispunjavaju zahtjeve iz stavka 1. točke (a) ili (b), isključujući sve dionice cestovne mreže TEN-T između dvaju od tih mjesta za punjenje koja su udaljena više od 120 km.
3. Jedinstveno javno dostupno skupno mjesto za punjenje namijenjeno lakim električnim vozilima može se uvesti duž cestovne mreže TEN-T za oba smjera putovanja pod uvjetom da:
- (a) skupno mjesto za punjenje lako je dostupno iz oba smjera putovanja;
  - (b) skupno mjesto za punjenje odgovarajuće je označeno; i
  - (c) zahtjevi utvrđeni u stavku 1. u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, ukupne izlazne snage skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjivih za jedan smjer putovanja ispunjeni su za oba smjera putovanja.

4. Odstupajući od stavka 1. ovog članka, na cestama mreže TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 2 000 teških vozila i ako se uvođenje infrastrukture ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu predvidjeti da javno dostupna skupna mjesta za punjenje namijenjena teškim električnim vozilima služe u oba smjera putovanja, pod uvjetom da su zadovoljeni zahtjevi utvrđeni u stavku 1. ovog članka u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, ukupne izlazne snage skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje primjenjivih za jedan smjer putovanja te da je to skupno mjesto za punjenje lako dostupno iz oba smjera putovanja i odgovarajuće označeno. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 15.

5. Odstupajući od stavka 1. ovog članka, duž cesta mreže TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 2 000 teških vozila i ako se uvođenje infrastrukture ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu smanjiti za do 50 % ukupnu izlaznu snagu javno dostupnog skupnog mjesta za punjenje namijenjenog teškim električnim vozilima koja se zahtijeva u skladu sa stavkom 1. ovog članka, pod uvjetom da to skupno mjesto za punjenje služi samo u jednom smjeru putovanja te da su zadovoljeni drugi zahtjevi utvrđeni u stavku 1. ovog članka, u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, broja mjesta za punjenje i izlazne snage pojedinačnih mjesta za punjenje. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 15.
6. Odstupajući od zahtjeva koji se odnosi na najveću udaljenost od 60 km između javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim električnim vozilima iz stavka 1. točke (c) ovog članka, države članice mogu dopustiti veću udaljenost do 100 km za takva skupna mjesta za punjenje duž cesta osnovne mreže TEN-T s ukupnim prosječnim godišnjim dnevnim prometom manjim od 800 teških vozila, pod uvjetom da je udaljenost između skupnih mjesta za punjenje odgovarajuće označena. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice preispituju te slučajeve svake dvije godine u okviru nacionalnog izvješća o napretku iz članka 15.

7. Ako je država članica obavijestila Komisiju o slučaju u kojem je primijenila odstupanje iz stavka 6., zahtjev iz stavka 1. točke (c), u pogledu najveće udaljenosti između skupnih mjesta za punjenje, smatra se zadovoljenim.
8. Odstupajući od zahtjeva iz stavka 1. točaka (a), (b), (c) i (d) koji se odnose na ukupnu izlaznu snagu javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim električnim vozilima i od zahtjeva utvrđenog u stavku 1. točki (c) u pogledu najveće udaljenosti između tih skupnih mjesta za punjenje, Cipar može Komisiji podnijeti obrazloženi zahtjev za odobrenje primjene nižih zahtjeva u pogledu razine ukupne izlazne snage javno dostupnih skupnih mjesta za punjenje namijenjenih teškim električnim vozilima ili za primjenu veće najveće udaljenosti između tih skupnih mjesta do 100 km, ili oboje, pod uvjetom da takav zahtjev, ako bude odobren, ne ometa promet teških električnih vozila u toj državi članici.

Komisija u roku od šest mjeseci od primitka obrazloženog zahtjeva za odobrenje podnesenog u skladu s prvim podstavkom donosi odluku kako je opravdano u svakom pojedinom slučaju. Svako odobrenje izdano Cipru na temelju takve odluke valjano je najviše četiri godine. Ako Cipar želi produljiti valjanost odobrenja, može podnijeti dodatni obrazloženi zahtjev Komisiji prije isteka odobrenja.



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

#### *Članak 5.*

##### *Infrastruktura za punjenje*

1. Operatori mjesta za punjenje na javno dostupnim mjestima za punjenje kojima upravljaju pružaju krajnjim korisnicima mogućnost ad hoc punjenja njihova električnog vozila.

Na javno dostupnim mjestima za punjenje uvedenim od ... [datum početka primjene iz članka 26.] mora biti omogućeno ad hoc punjenje upotrebom platnog instrumenta koji je u širokoj upotrebi u Uniji. U tu svrhu operatori mjestâ za punjenje prihvaćaju elektronička plaćanja na tim mjestima putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući barem jedno od sljedećeg:

- (a) čitače platnih kartica;

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

Od 1. siječnja 2027. operatori mjesta za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju, koja imaju izlaznu snagu jednaku 50 kW ili veću i koja su uvedena duž cestovne mreže TEN-T ili na sigurnom i zaštićenom parkiralištu, uključujući mjesta za punjenje uvedena prije... [datum početka primjene iz članka 26.] ispunjavaju zahtjeve iz točke (a) ili (b).

Jedan jedini terminal ili uređaj za plaćanje iz drugog podstavka može služiti za niz javno dostupnih mjesta za punjenje unutar određenog skupnog mjesta za punjenje.

Zahtjevi utvrđeni u ovom stavku ne primjenjuju se na javno dostupna mjesta za punjenje koja ne zahtijevaju plaćanje za uslugu punjenja.

2. Operatori mjesta za punjenje, kad nude automatsku provjeru autentičnosti na javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju, osiguravaju da krajnji korisnici uvijek imaju pravo ne koristiti automatsku provjeru autentičnosti i da umjesto toga mogu ili puniti svoje vozilo na ad hoc osnovi, kako je predviđeno u stavku 1., ili koristiti drugo ugovorno rješenje za punjenje koje se nudi na tom mjestu za punjenje. Operatori mjesta za punjenje jasno prikazuju tu mogućnost krajnjim korisnicima i nude im je na praktičan način na svakom javno dostupnom mjestu za punjenje kojim upravljaju i na kojem stavljaju na raspolaganje automatsku provjeru autentičnosti.
3. Cijene koje naplaćuju operatori javno dostupnih mjesta za punjenje moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje ne smiju, putem cijena koje naplaćuju, praviti razliku između krajnjih korisnika i pružatelja usluga mobilnosti, kao ni među različitim pružateljima usluga mobilnosti. Međutim, razina cijena može se razlikovati, no samo ako je ta razlika proporcionalna i objektivno opravdana.
4. Na javno dostupnim mjestima za punjenje izlazne snage jednake 50 kW ili veće ad hoc cijena koju naplaćuje operator temelji se na cijeni po kWh za isporučenu električnu energiju. Osim toga, operatori tih mjesta za punjenje mogu naplaćivati naknadu za korištenje kao određeni iznos po minuti kako bi se obeshrabrilo dugotrajno korištenje mjesta za punjenje.

Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje izlazne snage jednake 50 kW ili veće na postajama za punjenje iskazuju ad hoc cijenu po kWh i sve eventualne naknade za korištenje izražene kao određeni iznos po minuti kako bi krajnji korisnici znali te informacije prije početka ciklusa punjenja i kako bi se olakšala usporedba cijena.

Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje s izlaznom snagom manjom od 50 kW na postajama za punjenje kojima upravljaju jasno i jednostavno iskazuju informacije o ad hoc cijeni, sa svim njezinim cjenovnim komponentama, kako bi krajnji korisnici znali te informacije prije početka ciklusa punjenja i kako bi se olakšala usporedba cijena.

Primjenjive cjenovne komponente prikazuju se sljedećim redoslijedom:

- cijena po kWh;
- cijena po minuti;
- cijena po ciklusu; i
- svaka druga cjenovna komponenta koja se primjenjuje.

Prvi i drugi podstavak primjenjuju se na sva mjesta za punjenje uvedena od ...  
[datum početka primjene iz članka 26.].

5. Cijene koje pružatelji usluga mobilnosti naplaćuju krajnjim korisnicima moraju biti razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima prije početka predviđenog ciklusa punjenja stavljaju na raspolaganje sve informacije o cijenama za taj konkretni ciklus punjenja, s pomoću široko dostupnih elektroničkih sredstava s raširenom podrškom, uz jasno razlikovanje svih cjenovnih komponenti, uključujući primjenjive troškove e-roaminga i druge pristojbe ili naknade koje primjenjuje pružatelj usluga mobilnosti. Naknade moraju biti razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti ne smiju primjenjivati nikakve dodatne naknade za prekogranični e-roaming.
6. Države članice osiguravaju da njihova tijela redovito prate tržište infrastrukture za punjenje i da osobito prate usklađenost operatora mjesta za punjenje i pružatelja usluga mobilnosti sa stavcima 3. i 5. Države članice također nastoje osigurati da njihova tijela redovito prate moguće nepoštene poslovne prakse koje utječu na potrošače.
7. Do ... [šest mjeseci nakon datum početka primjene iz članka 26.] operatori mjesta za punjenje osiguravaju da sva javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju budu digitalno povezana mjesta za punjenje.
8. Operatori mjesta za punjenje osiguravaju da na svim javno dostupnim mjestima za punjenje kojima upravljaju a koja su izgrađena nakon ... [datum početka primjene iz članka 26.] ili obnovljena nakon... [šest mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 26.] bude moguće pametno punjenje.

9. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je na parkiralištima i odmorištima duž cestovne mreže TEN-T na kojima je uvedena infrastruktura za alternativna goriva na odgovarajući način označena točna lokacija infrastrukture za alternativna goriva.
10. Do ... [jednu godinu nakon datuma početka primjene iz članka 26.] operatori javno dostupnih mjesta za punjenje osiguravaju da na svim javno dostupnim mjestima za punjenje istosmjernom strujom kojima upravljaju bude ugrađen fiksni kabel za punjenje.
11. Ako operator mjesta za punjenje nije vlasnik tog mjesta, vlasnik operatoru u skladu s međusobnim dogovorima stavlja na raspolaganje mjesto za punjenje s tehničkim značajkama koje operaterima omogućuju ispunjenje obveza iz stavaka 2., 7., 8. i 10.

#### *Članak 6.*

##### *Ciljevi za infrastrukturu za opskrbu cestovnih vozila vodikom*

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

U tu svrhu države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. duž osnovne mreže TEN-T i na udaljenosti od najviše 200 km između njih budu uvedene javno dostupne postaje za opskrbu vodikom s projektiranim ukupnim kapacitetom od najmanje 1 tone na dan i opremljene crpkom pod tlakom od najmanje 700 bara.

Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. u svakom gradskom čvoru bude uvedena najmanje jedna javno dostupna postaja za opskrbu vodikom. Države članice osiguravaju da se provede analiza radi utvrđivanja najbolje lokacije za takve postaje za opskrbu gorivom u kojoj se posebno ispituje uvođenje takvih postaja za opskrbu gorivom u multimodalnim čvorištima u kojima bi se opskrba mogla ponuditi i za druge vrste prijevoza.

Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike utvrđuju jasnu linearnu putanju prema ostvarenju ciljeva za 2030. i navode jasan okvirni cilj za 2027. kojim se osigurava dovoljna pokrivenost osnovne mreže TEN-T u cilju zadovoljavanja dinamične tržišne potražnje.

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

4. Odstupajući od stavka 1. ovog članka, duž cesta osnovne mreže TEN-T s ukupnim prosječnim dnevnim prometom na godišnjoj razini manjim od 2 000 teških vozila i ako se uvođenje infrastrukture ne može opravdati u smislu socioekonomskih troškova i koristi, države članice mogu smanjiti kapacitet javno dostupne postaje za opskrbu vodikom koji je propisan stavkom 1. ovog članka za najviše 50 %, pod uvjetom da su zadovoljeni zahtjevi utvrđeni u tom stavku u pogledu najveće udaljenosti između postaja za opskrbu vodikom i tlaka crpke. Države članice obavješćuju Komisiju o svim slučajevima u kojima su iskoristile odstupanje iz ovog stavka. Države članice svake dvije godine preispituju te slučajeve u okviru nacionalnih izvješća o napretku iz članka 15.
5. Odstupajući od stavka 1. ovog članka, ako su troškovi uvođenja infrastrukture nerazmjerni koristima, uključujući koristi za okoliš, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavak 1. ovog članka na:
- (a) najudaljenije regije Unije iz članka 349. UFEU-a; ili
  - (b) otoke koji su obuhvaćeni definicijom malih povezanih sustava ili malih izoliranih sustava u skladu s Direktivom (EU) 2019/944.

U takvim slučajevima države članice moraju obrazložiti svoje odluke Komisiji i u svojim nacionalnim okvirima politike staviti na raspolaganje sve relevantne informacije.



## Članak 7.

### *Infrastruktura za opskrbu vodikom*

1. Operatori mjesta za opskrbu vodikom na javno dostupnim mjestima za opskrbu gorivom kojima upravljaju pružaju krajnjim korisnicima mogućnost opskrbe gorivom na ad hoc osnovi.

Ad hoc opskrba gorivom mora biti omogućena na svim javno dostupnim mjestima za opskrbu vodikom s pomoću platnog instrumenta koji je u širokoj upotrebi u Uniji. U tu svrhu operatori tih mjesta prihvaćaju elektronička plaćanja putem terminala i uređaja koji se upotrebljavaju za platne usluge, uključujući barem jedno od sljedećeg:

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

Za javno dostupna mjesta za opskrbu vodikom koja su uvedena nakon ... [datum početka primjene iz članka 26.] zahtjevi iz ovog stavka primjenjuju se od trenutka njihova uvođenja. Za javno dostupna mjesta za opskrbu gorivom koja su uvedena prije ... [datum početka primjene iz članka 26.] zahtjevi iz ovog stavka primjenjuju se od ... [šest mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 26.].

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

2. Cijene koje naplaćuju operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom moraju biti razumne, lako i jasno usporedive, transparentne i nediskriminirajuće. Operatori javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom ne smiju, putem cijena koje naplaćuju, praviti razliku između krajnjih korisnika i pružatelja usluga mobilnosti, kao ni među različitim pružateljima usluga mobilnosti. Međutim, razina cijena može se razlikovati, no samo ako je ta razlika objektivno opravdana.
3. Operatori mjesta za opskrbu vodikom na javno dostupnim postajama za opskrbu vodikom kojima upravljaju jasno prikazuju informacije o *ad hoc* cijeni po kilogramu kako bi krajnji korisnici znali te informacije prije početka ciklusa opskrbe gorivom i kako bi se olakšala usporedba cijena.

4. Operatori javno dostupnih postaja za opskrbu vodikom mogu pružati usluge opskrbe vodikom kupcima na ugovornoj osnovi, među ostalim u ime i za račun drugih pružatelja usluga mobilnosti. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima naplaćuju cijene koje su razumne, transparentne i nediskriminirajuće. Pružatelji usluga mobilnosti krajnjim korisnicima stavljaju na raspolaganje sve informacije o cijenama za taj konkretni previđeni ciklus opskrbe gorivom prije početka tog ciklusa, s pomoću slobodno dostupnih elektroničkih sredstava s raširenom podrškom, uz jasno razlikovanje svih cjenovnih komponenti koje naplaćuje operator mjesta za opskrbu vodikom, uključujući primjenjive troškove e-roaminga i druge pristojbe ili naknade koje primjenjuju.

#### *Članak 8.*

##### *Infrastruktura za ukapljeni metan za vozila u cestovnom prometu*

Države članice osiguravaju da se do 31. prosinca 2024. barem duž osnovne mreže TEN-T uvede odgovarajući broj javno dostupnih mjesta za opskrbu ukapljenim metanom kako bi se osiguralo da teška vozila na ukapljeni metan mogu prometovati u cijeloj Uniji, ako postoji potražnja i ako su troškovi za to nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

## Članak 9.

### *Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u pomorskim lukama*

1. Države članice osiguravaju da se u pomorskim lukama u mreži TEN-T osigura minimalna opskrba električnom energijom s kopna za kontejnerske brodove za plovidbu morem i putničke brodove za plovidbu morem.

U tu svrhu države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi do 31. prosinca 2029. osigurale:

- (a) da su pomorske luke osnovne mreže TEN-T i pomorske luke sveobuhvatne mreže TEN-T, za koje je godišnji broj pristajanja u luku morskih kontejnerskih brodova težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu u prosjeku veći od 100, opremljene tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku morskih kontejnerskih brodova težih od 5 000 bruto tona koji su privezani u pristaništu u dotičnoj pomorskoj luci;
- (b) da su pomorske luke osnovne mreže TEN-T i pomorske luke sveobuhvatne mreže TEN-T, za koje je godišnji broj pristajanja u luku ro-ro putničkih brodova za plovidbu morem težih od 5 000 bruto tona i brzih putničkih plovila za plovidbu morem težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu u prosjeku veći od 40, opremljene tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku ro-ro putničkih brodova za plovidbu morem težih od 5 000 bruto tona i brzog putničkog plovila za plovidbu morem težeg od 5 000 bruto tona koji su privezani u pristaništu u dotičnoj pomorskoj luci;

- (c) da se pomorske luke osnovne mreže TEN-T i pomorske luke sveobuhvatne mreže TEN-T, za koje je godišnji broj pristajanja u luku putničkih brodova za plovidbu morem težih od 5 000 bruto tona koji su u zadnje tri godine bili privezani u pristaništu, osim ro-ro putničkih brodova za plovidbu morem i brzih putničkih plovila za plovidbu morem, u prosjeku veći od 25, opremljene tako da svake godine osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna za najmanje 90 % ukupnog broja pristajanja u luku putničkih brodova za plovidbu morem težih od 5 000 bruto tona, osim ro-ro putničkih brodova za plovidbu morem i brzih putničkih plovila za plovidbu morem koji su privezani u pristaništu u dotičnoj pomorskoj luci.
2. Za potrebe utvrđivanja ukupnog broja pristajanja u luku brodova koji su privezani u pristaništu u dotičnoj pomorskoj luci u skladu sa stavkom 1. ovog članka u obzir se ne uzimaju pristajanja u luku brodova iz članka 6. stavka 5. točaka (a), (b), (c), (e) i (g) Uredbe (EU) 2023/...<sup>+</sup>.
3. Ako se pomorska luka osnovne mreže TEN-T ili pomorska luka sveobuhvatne mreže TEN-T nalazi na otoku ili u najudaljenijoj regiji iz članka 349. UFEU-a ili na području Ceute i Melille, koji nisu izravno povezani s kopnenom elektroenergetskom mrežom, odnosno u slučaju najudaljenije regije ili Ceute i Melille s elektroenergetskom mrežom susjedne zemlje, stavak 1. ovog članka ne primjenjuje se sve dok se takva veza ne uspostavi ili dok ne postoji dostatan lokalni kapacitet električne energije iz nefosilnih izvora energije kojim se pokrivaju potrebe otoka, najudaljenije regije ili Ceute i Melille, ovisno o relevantnom slučaju.

---

<sup>+</sup> SL: molimo u tekst umetnuti broj Uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

### *Članak 10.*

#### *Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u lukama unutarnjih plovnih putova*

Države članice osiguravaju da se:

- (a) do 31. prosinca 2024. u svim lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T uvede najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu električnom energijom s kopna za plovila unutarnje plovidbe;
- (b) do 31. prosinca 2029. u svim lukama unutarnjih plovnih putova sveobuhvatne mreže TEN-T uvede najmanje jedno postrojenje koje osigurava opskrbu električnom energijom s kopna za plovila unutarnje plovidbe.

### *Članak 11.*

#### *Ciljevi za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskim lukama*

1. Države članice osiguravaju uvođenje odgovarajućeg broja mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T iz stavka 2. kako bi se do 31. prosinca 2024. morskim plovilima omogućila plovidba u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice prema potrebi surađuju sa susjednim državama članicama kako bi osigurale odgovarajuću pokrivenost osnovne mreže TEN-T.

2. Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike određuju pomorske luke osnovne mreže TEN-T koje omogućuju pristup mjestima za opskrbu ukapljenim metanom iz stavka 1., uzimajući u obzir razvoj luka, postojeće stanice za opskrbu ukapljenim metanom i stvarnu potražnju na tržištu, kako kratkoročnu tako i dugoročnu, kao i druge promjene.

### *Članak 12.*

#### *Ciljevi za opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom*

1. Države članice osiguravaju da se u svim zračnim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T opskrba zrakoplova u mirovanju električnom energijom osigura kako slijedi:
  - (a) do 31. prosinca 2024. na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov s kontaktom koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza radi ukrcaja ili iskrcaja putnika ili utovara ili istovara robe;
  - (b) do 31. prosinca 2029. na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza radi ukrcaja ili iskrcaja putnika ili utovara ili istovara robe.
2. Države članice mogu izuzeti zračne luke u mreži TEN-T koje su u zadnje tri godine u prosjeku ostvarile manje od 10 000 komercijalnih letova godišnje od obveze opskrbe zrakoplova u mirovanju električnom energijom na svim parkirališnim mjestima za zrakoplov bez kontakta.

3. Stavak 1. ne primjenjuje se na namjenska parkirališna mjesta za odleđivanje, parkirališna mjesta u posebno označenim vojnim zonama i parkirališna mjesta namijenjena zrakoplovima općeg zrakoplovstva najveće mase pri uzlijetanju manje od 5,7 tona.
4. Države članice najkasnije od 1. siječnja 2030. poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da električna energija koja se isporučuje na temelju stavka 1. dolazi iz elektroenergetske mreže ili se proizvodi na lokaciji bez upotrebe fosilnih goriva.

### *Članak 13.*

#### *Željeznička infrastruktura*

U pogledu željezničke infrastrukture koja nije obuhvaćena Uredbom (EU) br. 1315/2013 države članice obavljaju procjenu, razvoja tehnologija alternativnih goriva i pogonskih sustava za dionice pruge koje se iz tehničkih razloga ili razloga troškovne učinkovitosti ne mogu u potpunosti elektrificirati, kao što su vlakovi s pogonom na vodik ili vlakovi s baterijskim pogonom i, prema potrebi, svih potreba u vezi s infrastrukturom za punjenje i opskrbu gorivom.

### *Članak 14.*

#### *Nacionalni okviri politike*

1. Svaka država članica do 31. prosinca 2024. izrađuje i šalje Komisiji nacrt nacionalnog okvira politike za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za uvođenje odgovarajuće infrastrukture.



2. Nacionalni okvir politike sadržava najmanje sljedeće elemente:
- (a) procjenu trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru te razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uzimajući u obzir intermodalni pristup infrastrukturi za alternativna goriva i, prema potrebi, prekogranični kontinuitet te razvoj infrastrukture za alternativna goriva na otocima i u najudaljenijim regijama;
  - (b) nacionalne ciljeve i opće ciljeve na temelju članaka 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. i 12. za koje su u ovoj Uredbi utvrđeni obvezni nacionalni ciljevi;
  - (c) politike i mjere potrebne kako bi se osiguralo postizanje obveznih ciljeva i općih ciljeva iz točke (b);
  - (d) mjere, planirane ili donesene, za promicanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva za vlastite vozne parkove, posebno za postaje za punjenje i postaje za opskrbu vodikom za usluge javnog prijevoza i postaje za punjenje za programe zajedničkog korištenja automobila;
  - (e) mjere, planirane ili donesene, za poticanje i olakšavanje uvođenja postaja za punjenje lakih i teških vozila na privatnim lokacijama koje nisu dostupne javnosti;

- (f) mjere, planirane ili donesene, za promicanje infrastrukture za alternativna goriva u gradskim čvorovima, posebno u pogledu javno dostupnih mjesta za punjenje;
- (g) mjere, planirane ili donesene, za promicanje dovoljnog broja javno dostupnih mjesta za punjenje visoke snage;
- (h) mjere, planirane ili donesene, potrebne kako bi se osiguralo da uvođenje i rad mjesta za punjenje, uključujući geografsku distribuciju mjesta za dvosmjerno punjenje, doprinose fleksibilnosti energetskeg sustava i ulasku električne energije iz obnovljivih izvora u elektroenergetski sustav;
- (i) mjere kojima se osigurava da su javno dostupna mjesta za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima dostupna starijim osobama, osobama smanjene pokretljivosti i osobama s invaliditetom, u skladu sa zahtjevima iz Direktive 2019/882;
- (j) mjere, planirane ili donesene, za uklanjanje mogućih prepreka u pogledu planiranja, izdavanja dozvola, nabave i upravljanja u vezi s infrastrukturom za alternativna goriva;
- (k) pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih mjera u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u pomorskim lukama osim za ukapljeni metan i infrastrukture za opskrbu električnom energijom s kopna za morska plovila, na primjer za vodik, amonijak, metanol i električnu energiju;

- (l) pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih mjera u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva, uključujući ciljeve, ključne etape i potrebno financiranje za vlakove s pogonom na vodik ili vlakove s baterijskim pogonom na dionicama pruge TEN-T koje se ne mogu elektrificirati;
- (m) pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih mjera u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u zračnim lukama osim za opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom, na primjer za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom za zrakoplove;
- (n) pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih mjera u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva u plovidbi unutarnjim vodama, na primjer za električnu energiju i vodik.

3. Nacionalni okvir politike može sadržavati sljedeće elemente:

- (a) pregled trenutnog stanja, perspektiva i planiranih mjera za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u pomorskim lukama, na primjer za električnu energiju i vodik, za lučke usluge kako je definirano Uredbom (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;

---

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

- (b) nacionalne ciljeve i mjere za promicanje infrastrukture za alternativna goriva duž cestovnih mreža koje nisu uključene u osnovnu mrežu TEN-T ili u sveobuhvatnu mrežu TEN-T, posebno u pogledu javno dostupnih mjesta za punjenje;
  - (c) mjere kojima se jamči pristup infrastrukturi za punjenje i opskrbu gorivom na čitavom državnom području države članice, pri čemu se posebna pozornost posvećuje ruralnim područjima kako bi se osigurala njihova pristupačnost i teritorijalna kohezija;
  - (d) mjere kojima se osigurava da se pri odlučivanju o gustoći javno dostupne infrastrukture za alternativna goriva na nacionalnoj razini uzima u obzir gustoća naseljenosti;
  - (e) nacionalne ciljeve i opće ciljeve za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva povezane s točkama (a), (b), (c) i (d) za koju u ovoj Uredbi nisu utvrđeni obvezni ciljevi.
4. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike uzmu u obzir potrebe različitih vrsta prijevoza koje postoje na njihovu državnom području.
5. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike prema potrebi uzmu u obzir interesi regionalnih i lokalnih tijela, posebno u pogledu infrastrukture za punjenje i opskrbu za javni prijevoz, kao i interesi uključenih dionika.

6. Prema potrebi, države članice surađuju u okviru savjetovanja ili putem zajedničkih okvira politike kako bi osigurale da mjere potrebne za postizanje ciljeva ove Uredbe budu dosljedne i koordinirane. Države članice posebno surađuju na utvrđivanju strategija za upotrebu alternativnih goriva i uvođenje odgovarajuće infrastrukture u vodnom prometu. Komisija pomaže državama članicama u procesu suradnje.
7. Mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva moraju biti u skladu s relevantnim pravilima Unije o državnim potporama.
8. Svaka država članica objavljuje svoj nacrt nacionalnog okvira politike i osigurava da se javnosti daju rane i stvarne prilike za sudjelovanje u pripremi nacрта nacionalnog okvira politike.
9. Komisija ocjenjuje nacрте nacionalnih okvira politike i može iznijeti preporuke državama članicama. Te se preporuke iznose najkasnije šest mjeseci nakon podnošenja nacрта nacionalnih okvira politike iz stavka 1. ovog članka. U njima se osobito može navesti sljedeće:
  - (a) razina ambicije ciljeva i općih ciljeva radi ispunjavanja obveza iz članaka 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11., 12. i 13.;
  - (b) politike i mjere koje se odnose na nacionalne ciljeve i opće ciljeve.

10. Svaka država članica uzima u obzir sve preporuke Komisije u svojem konačnom nacionalnom okviru politike. Ako predmetna država članica ne postupi u skladu s preporukom ili s većim dijelom preporuke, dužna je Komisiji dostaviti pismeno obrazloženje.
11. Svaka država članica do 31. prosinca 2025. sastavlja svoj konačni nacionalni okvir politike u lako čitljivom i razumljivom obliku te o njemu obavješćuje Komisiju. Komisija objavljuje te konačne nacionalne okvire politike.

### *Članak 15.*

#### *Nacionalno izvješćivanje*

1. Do 31. prosinca 2027., a nakon toga svake dvije godine, svaka država članica podnosi Komisiji samostalno nacionalno izvješće o napretku provedbe svojeg nacionalnog okvira politike. Izvješće se sastavlja u lako čitljivom i razumljivom obliku te ga Komisija objavljuje.
2. Nacionalno izvješće o napretku obuhvaća informacije navedene u Prilogu I. i prema potrebi uključuje odgovarajuće obrazloženje u pogledu razine ostvarenja nacionalnih ciljeva i općih ciljeva iz članka 14. stavka 2., kao i naznaku mjera koje u budućnosti treba poduzeti za postizanje tih ciljeva i općih ciljeva.

3. Do 30. lipnja 2024., a nakon toga svake tri godine, države članice procjenjuju kako bi uvođenje i rad mjesta za punjenje mogli omogućiti električnim vozilima da dodatno doprinesu fleksibilnosti energetskeg sustava, uključujući njihovo sudjelovanje na tržištu uravnoteženja, i daljnjoj apsorpciji obnovljive električne energije. U toj se procjeni uzimaju u obzir sve vrste mjesta za punjenje, među kojima i ona koja nude pametno i dvosmjerno punjenje te sve vrste izlazne snage, javna ili privatna, te se daju preporuke u pogledu vrste mjesta za punjenje, prateće tehnologije i geografske raspodjele kako bi se korisnicima olakšala integracija njihovih električnih vozila u sustav. U sklopu te procjene utvrđuju se odgovarajuće mjere koje treba provesti kako bi se ispunili zahtjevi utvrđeni u ovoj Uredbi, uključujući one kojima se osigurava dosljednost planiranja infrastrukture s odgovarajućim planiranjem mreže. U sklopu te procjene uzimaju se u obzir doprinosi svih dionika te se ona objavljuje. Svaka država članica može zatražiti od svojeg regulatornog tijela da provede tu procjenu. Na temelju rezultata procjene države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za uvođenje dodatnih mjesta za punjenje i uključuju te mjere u nacionalna izvješća o napretku iz stavka 1. ovog članka. Operatori sustava u planovima razvoja mreže iz članka 32. stavka 3. i članka 51. Direktive (EU) 2019/944 uzimaju u obzir tu procjenu i te mjere.

4. Na temelju ulaznih podataka operatora prijenosnih sustava i operatora distribucijskih sustava regulatorno tijelo svake države članice do 30. lipnja 2024., a nakon toga svake tri godine, procjenjuje potencijalni doprinos dvosmjernog punjenja smanjenju troškova korisnika i sustava i povećanju udjela električne energije iz obnovljivih izvora u elektroenergetskom sustavu. Ta se procjena objavljuje. Na temelju rezultata procjene, države članice prema potrebi poduzimaju odgovarajuće mjere za prilagodbu dostupnosti i geografske raspodjele mjesta za dvosmjerno punjenje na privatnim lokacijama te ih uključuju u nacionalna izvješća o napretku iz stavka 1.

#### *Članak 16.*

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

Do ... [šest mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 26.] Komisija donosi smjernice i predloške u vezi sa sadržajem, strukturom i formatom nacionalnih okvira politike koje države članice trebaju podnijeti u skladu s člankom 14. i sadržajem nacionalnih izvješća o napretku koja države članice trebaju podnijeti u skladu s člankom 15. stavkom 1. Komisija može donijeti smjernice i predloške kako bi se olakšala učinkovita primjena svih drugih odredaba ove Uredbe u cijeloj Uniji.



## Članak 17.

### *Preispitivanje nacionalnih okvira politike i nacionalnih izvješća o napretku*

1. Komisija do 31. prosinca 2026. procjenjuje nacionalni okvir politike o kojem su je na temelju članka 14. stavka 11. izvijestile države članice te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o procjeni tih nacionalnih okvira politike i njihovoj usklađenosti na razini Unije, uključujući prvu procjenu očekivane razine postizanja nacionalnih ciljeva i općih ciljeva iz članka 14. stavka 2.
2. Komisija procjenjuje nacionalna izvješća o napretku koja države članice dostavljaju na temelju članka 15. stavka 1. i, prema potrebi, iznosi preporuke državama članicama kako bi se osiguralo postizanje ciljeva i poštovanje obveza utvrđenih ovom Uredbom.
3. Dotična država članica u roku od šest mjeseci od primitka preporuka iz stavka 2. obavještava Komisiju o načinu na koji namjerava provesti preporuke. Ako dotična država članica odluči ne provesti preporuke ili znatan dio njih, dužna je dati Komisiji obrazloženje.

4. Nakon što država članica dostavi obavijest ili obrazloženje iz stavka 3., u svojem sljedećem nacionalnom izvješću o napretku dotična država članica dužna je navesti kako je provela preporuke.
5. Godinu dana nakon što države članice na temelju članka 15. stavka 1. podnesu nacionalna izvješća o napretku Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o svojoj procjeni tih izvješća o napretku. Ta procjena sadržava evaluaciju:
  - (a) napretka koji su države članice ostvarile u pogledu postizanja ciljeva i općih ciljeva iz članka 14. stavka 2., uključujući odgovore država članica na preporuke Komisije na temelju stavka 2. ovog članka;
  - (b) usklađenost razvoja infrastrukture za alternativna goriva na razini Unije.
6. Na temelju konačnih nacionalnih okvira politike iz članka 14. stavka 11., nacionalnih izvješća o napretku iz članka 15. stavka 1. i izvješća iz članka 18. stavka 1. Komisija objavljuje i redovito ažurira informacije o nacionalnim ciljevima i općim ciljevima koje je dostavila svaka država članica u pogledu:
  - (a) broja javno dostupnih mjesta za punjenje i postaja za punjenje, zasebno za mjesta za punjenje namijenjena lakim vozilima te mjesta za punjenje i postaje za punjenje namijenjene teškim vozilima, i u skladu s kategorizacijom iz Priloga III.;

- (b) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu vodikom;
- (c) infrastrukture za opskrbu električnom energijom s kopna u pomorskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;
- (d) infrastrukture za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju u zračnim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
- (e) broja mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;
- (f) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila ukapljenim metanom;
- (g) broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom;
- (h) mjesta za punjenje i opskrbu drugim alternativnim gorivima u pomorskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T;
- (i) mjesta za punjenje i opskrbu drugim alternativnim gorivima u zračnim lukama u osnovnoj mreži TEN-T i sveobuhvatnoj mreži TEN-T;
- (j) mjesta za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima u željezničkom prometu.

## Članak 18.

### *Praćenje napretka*

1. Do 31. ožujka ... [ godina koja slijedi nakon godine u kojoj je datum početka primjene iz članka 26.] i nakon toga svake godine do 31. ožujka države članice izvješćuju Komisiju o ukupnoj agregiranoj izlaznoj snazi za punjenje i broju uvedenih javno dostupnih mjesta za punjenje, kao i broju električnih vozila na baterije i hibridnih vozila na punjenje koji su registrirani na njihovu državnom području do 31. prosinca prethodne godine, u skladu sa zahtjevima iz Priloga III.
2. Ne dovodeći u pitanje postupak utvrđen u članku 258. UFEU-a, ako je iz izvješća iz stavka 1. ovog članka ili bilo koje informacije dostupne Komisiji očito da postoji rizik da određena država članica neće postići svoje nacionalne ciljeve iz članka 3. stavka 1. ove Uredbe, Komisija može izdati nalaz u tu svrhu i preporučiti predmetnoj državi članici da poduzme korektivne mjere kako bi postigla nacionalne ciljeve. Predmetna država članica u roku od tri mjeseca od primitka nalaza Komisije obavješćuje Komisiju o:
  - (a) korektivnim mjerama koje planira provesti kako bi postigla nacionalne ciljeve iz članka 3. stavka 1. ove Uredbe, uključujući sve dodatne radnje koje država članica namjerava poduzeti kako bi postigla te ciljeve; i

- (b) jasnom rasporedu mjera koji će omogućiti procjenu godišnjeg napretka u postizanju tih ciljeva.

Ako Komisija utvrdi da su korektivne mjere zadovoljavajuće, dotična država članica tim korektivnim mjerama ažurira svoje zadnje nacionalno izvješće o napretku iz članka 15. i dostavlja ga Komisiji.

Komisija objavljuje svoje preporuke te korektivne mjere i dodatne radnje predmetne države članice.

### *Članak 19.*

#### *Informacije za korisnike*

1. Relevantne, dosljedne i jasne informacije stavljaju se na raspolaganje u pogledu motornih vozila koja se stavljaju na tržište i koja se mogu redovito puniti ili opskrbljivati gorivom.

Te informacije na raspolaganje stavljaju:

- (a) proizvođači u priručnicima za motorna vozila i na motornim vozilima kada se ta vozila stavljaju na tržište;
- (b) operatori mjestâ za punjenje i opskrbu gorivom na mjestima za punjenje i opskrbu gorivom; i
- (c) distributeri u zastupstvima za motorna vozila.

2. Usklađenost vozila i infrastruktura ili goriva i vozila obuhvaćenih stavkom 1. ovog članka utvrđuje se u skladu s tehničkim specifikacijama iz točaka 10.1. i 10.2. Priloga II.

Kad se takve tehničke specifikacije odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, taj grafički prikaz mora biti jednostavan i lako razumljiv.

Taj grafički prikaz mora biti postavljen na jasno vidljiv način:

- (a) operatori mjesta za opskrbu gorivom postavljaju ga na odgovarajućim crpkama i njihovim mlaznicama na svim mjestima za opskrbu kojima upravljaju, od datuma stavljanja goriva na tržište;
  - (b) proizvođači ga postavljaju u neposrednoj blizini poklopaca svih spremnika za gorivo motornih vozila za koja je određeno gorivo preporučeno i prikladno te u priručnicima za motorna vozila, kad se ta motorna vozila uvode na tržište.
3. Kad se cijene goriva prikazuju na postaji za opskrbu gorivom, države članice osiguravaju da je prikazana usporedba relevantnih jediničnih cijena, prema potrebi i osobito za vodik, u informativne svrhe u skladu sa zajedničkom metodologijom za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva iz točke 10.3. Priloga II.

4. Kada europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije goriva ne uključuju odredbe o označivanju usklađenosti s dotičnim normama, kada se odredbe o označivanju ne odnose na grafički prikaz, uključujući sheme kodiranja bojom, ili kada odredbe o označivanju nisu prikladne za ispunjavanje ciljeva ove Direktive, Komisija može, u svrhu jedinstvene provedbe stavaka 1. i 2., ovlastiti europske organizacije za normizaciju da razviju specifikacije za označivanje sukladnosti.

Na temelju specifikacija za označivanje sukladnosti koje razviju europske organizacije za normizaciju na temelju ovlasti iz prvog podstavka, Komisija donosi provedbene akte kojima se određuje grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, usklađenosti goriva koja su uvedena na tržište Unije i koja prema procjeni Komisije dosežu razinu od 1 % ukupnog obujma prodaje u više od jedne države članice.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

5. Ako se ažuriraju odredbe o označivanju odgovarajućih europskih normi ili ako se razviju nove europske norme za alternativna goriva, odgovarajući zahtjevi u pogledu označivanja počinju se primjenjivati na sva mjesta za punjenje i opskrbu gorivom najkasnije 24 mjeseca nakon donošenja odgovarajućeg provedbenog akta te na sva motorna vozila stavljena na tržište od datuma stupanja na snagu odgovarajućeg provedbenog akta.

*Članak 20.*  
*Odredbe o podacima*

1. Države članice imenuju organizaciju za registraciju identifikacije („IDRO”). Organizacija za registraciju identifikacije izdaje i upravlja jedinstvenim identifikacijskim kodom („ID”) za identifikaciju, barem operatora mjesta za punjenje i pružatelja usluga mobilnosti, do ... [jedna godina nakon datuma početka primjene iz članka 26.].
  
2. Do ... [jedna godina nakon datuma početka primjene iz članka 26.] operatori javno dostupnih mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima ili, u skladu s njihovim međusobnim dogovorima, vlasnici tih mjesta osiguravaju besplatno raspoložive statične i dinamične podatke o infrastrukturi za alternativna goriva kojom upravljaju ili uslugama koje su nerazdvojivo povezane s takvom infrastrukturom koju osiguravaju ili eksternaliziraju. Na raspolaganje se stavljaju sljedeće vrste podataka:
  - (a) statični podatci za javno dostupna mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima kojima upravljaju:
    - i. geografska lokacija mjestâ za punjenje i mjestâ za opskrbu alternativnim gorivima;
    - ii. broj priključaka;
    - iii. broj parkirališnih mjesta za osobe s invaliditetom;



- iv. podatci za kontakt vlasnika i operatora postaje za punjenje i postaje za opskrbu gorivom;
  - v. radno vrijeme;
- (b) daljnji statični podatci za javno dostupna mjesta za punjenje kojima upravljaju:
- i. identifikacijski kodovi, barem operatora mjesta za punjenje,
  - ii. vrsta priključka;
  - iii. vrsta struje (izmjenična/istosmjerna);
  - iv. najveća izlazna snaga (kW) postaje za punjenje;
  - v. najveća izlazna snaga (kW) mjesta za punjenje;
  - vi. kompatibilnost tipa vozila;
- (c) dinamični podatci za javno dostupna mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima kojima upravljaju:
- i. operativni status (operativno/neispravno);
  - ii. dostupnost (u upotrebi/nije u upotrebi);
  - iii. ad hoc cijena;
  - iv. isporučena električna energija 100 % je obnovljiva (da/ne).

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

3. Svaki operator javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima ili, u skladu s njihovim međusobnim dogovorima, vlasnik tih mjesta uspostavlja sučelje aplikacijskog programa (API) koje omogućuje besplatan i neograničen pristup podacima iz stavka 2. te nacionalnim pristupnim točkama dostavlja informacije o tom API-ju.

API svakog operatora mjesta za punjenje i opskrbu gorivom ili, u skladu s njihovim međusobnim dogovorima, API vlasnika tih mjesta, mora biti u skladu sa zajedničkim tehničkim zahtjevima koje je Komisija utvrdila u delegiranim aktima iz stavka 6. kako bi se omogućila automatizirana i ujednačena razmjena podataka između operatora javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu i korisnika podataka.

4. Do 31. prosinca 2024. države članice osiguravaju da su podatci iz stavka 2. ovog članka dostupni na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi svim korisnicima podataka putem njihovih nacionalnih pristupnih točaka u skladu s relevantnim odredbama povezanim s takvim podacima iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670 i u skladu s dodatnim dopunskim specifikacijama koje se mogu donijeti u skladu sa stavkom 7. ovog članka. Ako države članice objedinjuju podatke u okviru svojih nacionalnih pristupnih točaka, mogu ih dostaviti zajedničkoj europskoj pristupnoj točki putem API-ja.

5. Komisija do 31. prosinca 2026. uspostavlja zajedničku europsku pristupnu točku koja će funkcionirati kao podatkovni pristupnik kojim se različitim nacionalnim pristupnim točkama olakšava pristup podacima iz stavka 2. Komisija je dužna osigurati da zajednička europska pristupna točka bude javno i lako dostupna svim korisnicima podataka, na primjer stvaranjem namjenskog mrežnog portala.
6. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 22. kako bi se:
- (a) izmijenio stavak 2. ovog članka uključanjem dodatnih vrsta podataka o javno dostupnim mjestima za punjenje i mjestima za opskrbu alternativnim gorivima ili uslugama koje su nerazdvojivo povezane s takvom infrastrukturom koju operatori te infrastrukture osiguravaju ili eksternaliziraju s obzirom na tehnološki razvoj ili nove usluge koje se stavljaju na raspolaganje na tržištu; i
  - (b) dopunila ova Uredba utvrđivanjem zajedničkih tehničkih zahtjeva za zajedničko sučelje aplikacijskog programa radi omogućivanja automatizirane i ujednačene razmjene podataka među operatorima javno dostupnih mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu alternativnim gorivima i korisnicima podataka.

7. Komisija može donositi provedbene akte kojima se utvrđuju:
- (a) specifikacije kojima se dopunjuju specifikacije utvrđene u Delegiranoj uredbi (EU) 2022/670, a koje se odnose na format, učestalost i kvalitetu podataka iz stavka 2. ovog članka i iz delegiranih akata donesenih na temelju stavka 6. ovog članka koji se stavljaju na raspolaganje;
  - (b) detaljni postupci koji omogućuju raspoloživost i dostupnost podataka obveznih na temelju ovog članka.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

Tim se provedbenim aktima ne dovode u pitanje Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> te delegirani i provedbeni akti doneseni na temelju te direktive.

8. Delegiranim i provedbenim aktima iz stavaka 6. i 7. predviđaju se razumna prijelazna razdoblja prije nego što odredbe sadržane u njima ili njihove izmjene postanu obvezujuće za operatore ili vlasnike mjestâ za punjenje i mjestâ za opskrbu alternativnim gorivima.

---

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

## Članak 21.

### *Zajedničke tehničke specifikacije*

1. Primjenjuju se tehničke specifikacije utvrđene u Prilogu II.
2. U skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Komisija može od europskih organizacija za normizaciju zatražiti da izrade europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije za područja iz Priloga II. ovoj Uredbi za koja Komisija nije donijela zajedničke tehničke specifikacije.
3. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 22. radi:
  - (a) izmjene Priloga II. uvođenjem tehničkih specifikacija za područja navedena u tom Prilogu kako bi se omogućila potpuna tehnička interoperabilnost infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom u smislu fizičkih veza, komunikacije i pristupa za osobe smanjene pokretljivosti tim područjima; i
  - (b) bez nepotrebne odgode, a najkasnije 12 mjeseci nakon donošenja relevantnih normi, izmjene Priloga II. ažuriranjem upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija utvrđenih u tom Prilogu.
4. Ako se delegirani akti iz stavka 3. trebaju primjenjivati na postojeće infrastrukture, ti se delegirani akti temelje na analizi troškova i koristi koja se dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću zajedno s tim delegiranim aktima.

5. Ako su europske norme kojima se utvrđuju tehničke specifikacije goriva razvijene nakon što je Komisija donijela provedbeni akt iz članka 19. stavka 4. drugog podstavka te one uključuju odredbe kojima se zahtijeva da označivanje ukazuje na usklađenost s dotičnim normama i upućuje na grafički prikaz, uključujući sheme kodiranja bojom, izmjene Priloga II. donesene delegiranim aktima iz stavka 3. ovog članka uključuju naznaku o tome koji se od tih standarda ili provedbenih akata trebaju primjenjivati i, prema potrebi, stavljaju izvan snage relevantne provedbene akte.
6. Izmjene Priloga II. donesene delegiranim aktima iz stavka 3. uključuju razumna prijelazna razdoblja za sve tehničke specifikacije koje se tim delegiranim aktima uvode ili mijenjaju, a koje tijekom tog razdoblja nisu obvezujuće za dotičnu infrastrukturu.

## *Članak 22.*

### *Izvršavanje delegiranja ovlasti*

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članaka 20. i 21. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu iz članka 26.]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 20. i 21. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 20. i 21. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za tri mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

### *Članak 23.*

#### *Postupak odbora*

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.



## Članak 24.

### *Izvješćivanje i preispitivanje*

1. Do 31. prosinca 2024. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja izvješće o tehnološkoj i tržišnoj spremnosti teških vozila. U tom se izvješću uzimaju u obzir prvotne naznake o preferencijama tržišta. U njemu se uzimaju u obzir i tehnološki razvoj i razvoj tehničkih specifikacija postignutih do tog datuma te razvoj koji se očekuje u kratkoročnom razdoblju, posebno u pogledu normi i tehnologija za punjenje i opskrbu gorivom, kao što su norme za punjenje velike snage i električni cestovni sustavi te upotreba tekućeg vodika.

Kad je riječ o postajama za opskrbu vodikom, Komisija dodatno ocjenjuje zahtjeve iz članka 6. s obzirom na tehnološka i tržišna kretanja, potrebu za navođenjem većeg kapaciteta tih postaja, potrebu za utvrđivanjem ciljeva za infrastrukturu za opskrbu tekućim vodikom te datum za produljenje zahtjevâ za uvođenjem postaja za opskrbu vodikom u sveobuhvatnu mrežu TEN-T.

2. Komisija do 31. prosinca 2026. i svakih pet godina nakon toga preispituje ovu Uredbu.

Pri preispitivanju Komisija posebno ocjenjuje sljedeće elemente:

- (a) jesu li pragovi u pogledu prometa iz članka 3. stavaka 6. i 7., članka 4. stavaka 4. i 5. i članka 6. stavka 4. i dalje relevantni s obzirom na očekivano povećanje udjela vozila s pogonom na vodik ili električnih vozila na baterije u ukupnom voznom parku vozila koja prometuju u Uniji;
- (b) jesu li elektronička sredstva plaćanja iz članka 5. stavka 1. i dalje prikladna;
- (c) funkcioniranje mehanizma za određivanje cijena javno dostupnih postaja za punjenje te pružaju li komponente određivanja cijena utvrđene u članku 5. stavku 4. potrošačima jasne i dostatne informacije;
- (d) moguće smanjenje granične vrijednosti bruto tonaže iz članka 9., kao i moguće proširenje područja primjene ove Uredbe na druge vrste brodova nakon relevantnih prilagodbi u drugim relevantnim pravnim aktima Unije;

- (e) trenutačno stanje i budući razvoj tržišta vodika i električnog pogona za područje zrakoplovstva;
- (f) učinke ove Uredbe u smislu potencijala i razmjera istjecanja ugljika.

U okviru tog preispitivanja Komisija procjenjuje i mjeru u kojoj su provedbom ove Uredbe ispunjeni njezini ciljevi te u kojoj je mjeri utjecala na konkurentnost relevantnih sektora koji su njome obuhvaćeni. To preispitivanje obuhvaća i interakciju ove Uredbe s drugim relevantnim pravnim aktima Unije te se njime utvrđuju sve odredbe koje bi se mogle ažurirati i pojednostavniti, kao i djelovanja i mjere koje su poduzete ili bi se mogle poduzeti kako bi se smanjio ukupni troškovni pritisak na relevantne sektore. Kao dio Komisijine analize učinkovitosti ove Uredbe, preispitivanje uključuje i procjenu opterećenja koje ova Uredba nameće poduzećima.

3. Uzimajući u obzir ishod procjene iz stavka 2. Komisija prema potrebi razmatra treba li uz to preispitivanje priložiti prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

*Članak 25.*

*Stavljanje izvan snage*

1. Direktiva 2014/94/EU i delegirane uredbe (EU) 2019/1745 i (EU) 2021/1444 stavljaju se izvan snage s učinkom od ... [datum početka primjene iz članka 26.].
2. Upućivanja na Direktivu 2014/94/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom utvrđenom u Prilogu IV.

*Članak 26.*

*Stupanje na snagu i primjena*

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

Primjenjuje se od ... [6 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Uredbe];

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

Sastavljeno u ...

*Za Europski parlament*

*Predsjednica*

*Za Vijeće*

*Predsjednik/Predsjednica*

---

## **PRILOG I.**

### Izvješćivanje

Nacionalno izvješće o napretku iz članka 15. stavka 1. sadržava najmanje sljedeće elemente:

1. utvrđivanje cilja;
  - (a) projekcije porasta broja vozila u upotrebi do 31. prosinca 2025., 2030. i 2035. za:
    - laka vozila, zasebno za laka električna vozila na baterije, laka hibridna vozila na punjenje i laka vozila s pogonom na vodik;
    - teška vozila, zasebno za teška električna vozila na baterije i teška vozila s pogonom na vodik;
  - (b) ciljeve za 31. prosinca 2025., 2027., 2030. i 2035. za:
    - infrastrukturu za punjenje namijenjenu lakim električnim vozilima: broj postaja za punjenje i izlaznu snagu (klasifikacija postaja za punjenje u skladu s Prilogom III.);
    - uspostavu postaja za punjenje lakih električnih vozila koje nisu dostupne javnosti, ako je primjenjivo;

- infrastrukturu za punjenje namijenjenu teškim električnim vozilima: broj postaja za punjenje i izlaznu snagu;
- razvoj postaja za punjenje teških električnih vozila koje nisu dostupne javnosti, ako je primjenjivo;
- postaje za opskrbu vodikom: broj postaja za opskrbu gorivom, kapacitet postaja za opskrbu gorivom i dostupni priključak;
- postaje za opskrbu ukapljenim metanom na cesti: broj postaja za opskrbu gorivom i kapacitet postaja;
- mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T, uključujući lokaciju (luku) i kapacitet po luci;
- opskrbu električnom energijom s kopna u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T, uključujući točnu lokaciju (luku) i kapacitet svakog postrojenja u luci;
- opskrbu električnom energijom s kopna u lukama unutarnjih plovnih putova osnovne mreže TEN-T i sveobuhvatne mreže TEN-T, uključujući lokaciju (luku) i kapacitet po luci;

- opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju, broj postrojenja po zračnoj luci osnovne mreže TEN-T ili zračnoj luci sveobuhvatne mreže TEN-T;
  - ostale nacionalne ciljeve i opće ciljeve za koje ne postoje obvezni nacionalni ciljevi na razini Unije, ako je primjenjivo. Za infrastrukturu za alternativna goriva u lukama, zračnim lukama i za željeznicu izvješćivanje se odnosi na lokaciju i kapacitet/veličinu postrojenja;
2. stope iskorištenosti: izvješćivanje o korištenju te infrastrukture za kategorije iz točke 1. podtočke (b);
3. razinu ostvarenosti nacionalnih ciljeva koja su predmet izvješćivanja za uvođenje alternativnih goriva u razne vrste prijevoza (cestovni, željeznički, vodni i zračni):
- razinu postizanja ciljeva za uvođenje infrastrukture kako su navedeni u točki 1. podtočki (b) za sve primjenjive vrste prijevoza, posebno za postaje za punjenje, električni cestovni sustav (ako je to primjenjivo), postaje za opskrbu vodikom, opskrbu električnom energijom s kopna u pomorskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova, skladištenje ukapljenog metana u pomorskim lukama osnovne mreže TEN-T, ostalu infrastrukturu za alternativna goriva u lukama, opskrbu zrakoplova u mirovanju električnom energijom;
  - za mjesta za punjenje, navođenje omjera javne i privatne infrastrukture,
  - uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u gradskim čvorovima;



4. preispitivanje slučajeva u kojima su države članice iskoristile odstupanja utvrđena u članku 3. stavcima 6., 7. i 8., članku 4. stavcima 6., 7. i 8. te članku 6. stavku 4.;
5. pravne mjere: informacije o pravnim mjerama koje se mogu sastojati od zakonodavnih, regulatornih ili administrativnih mjera za potporu izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kao što su građevinske dozvole, dozvole za parkirališta, certificiranje okolišne učinkovitosti za poduzeća i koncesije za postaje za punjenje i opskrbu gorivom;
6. informacije o mjerama politike za potporu provedbi nacionalnog okvira politike, uključujući:
  - izravne poticaje za kupnju prijevoznih sredstava na alternativna goriva ili za izgradnju infrastrukture;
  - raspoloživost poreznih poticaja za promicanje prometnih sredstava na alternativna goriva i odgovarajuće infrastrukture;
  - uporabu javne nabave u svrhu potpore alternativnim gorivima, uključujući zajedničku nabavu;
  - nefinancijske poticaje na strani potražnje, na primjer povlašteni pristup područjima ograničenog pristupa, politika parkiranja i namjenske prometne trake;

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

## **PRILOG II.**

### Tehničke specifikacije

1. Tehničke specifikacije za opskrbu električnom energijom za cestovni prijevoz
  - 1.1. Mjesta za punjenje male snage za motorna vozila:
    - mjesta za punjenje male snage za električna vozila izmjeničnom strujom (AC) opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017.
  - 1.2. Mjesta za punjenje visoke snage za motorna vozila:
    - mjesta za punjenje male snage električnih vozila istosmjernom strujom (DC) opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima kombiniranog sustava za punjenje „Combo 2” sukladno normi EN 62196-3:2014;
    - mjesta za punjenje visoke snage za električna vozila izmjeničnom strujom (AC) visoke snage opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN 62196-2:2017;
    - mjesta za punjenje visoke snage za električna vozila istosmjernom strujom (DC) opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem priključcima kombiniranog sustava za punjenje „Combo 2” sukladno normi EN 62196-3:2014.

1.3. Mjesta za punjenje motornih vozila kategorije L:

Javno dostupna mjesta za punjenje izmjeničnom strujom (AC) rezervirana za električna vozila kategorije L snage do 3,7 kW opremljena su u svrhu interoperabilnosti barem jednim od sljedećeg:

- (a) utičnicama ili priključcima za vozila tipa 3A sukladno normi EN 62196-2:2017 (za punjenje u načinu 3);
- (b) utičnicama u skladu s normom IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (za punjenje u načinu 1 ili 2).

1.4. Mjesta za punjenje male snage i mjesta za punjenje velike snage za električne autobuse:

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

- 1.5. Uređaj za automatsko spajanje s kontaktnim sučeljem za kontaktno punjenje električnih autobusa u načinu 4 u skladu s normom EN 61851-23-1:2020 opremljen je barem mehaničkim i električnim sučeljima, kako je definirano u normi EN 50696:2021, s obzirom na:
- uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na infrastrukturu (pantograf);
  - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na krov vozila;
  - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen ispod vozila;
  - uređaj za automatsko spajanje (ACD) ugrađen na infrastrukturu koji se povezuje sa bočnim dijelom ili krovom vozila.
- 1.6. Tehničke specifikacije za priključke za punjenje teških električnih vozila (punjenje istosmjernom strujom).
- 1.7. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje osobnih automobila i lakih električnih vozila.
- 1.8. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje teških električnih vozila.
- 1.9. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje osobnih automobila i lakih električnih vozila.

- 1.10. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje teških električnih vozila.
- 1.11. Tehničke specifikacije za induktivno statično bežično punjenje električnih autobusa.
- 1.12. Tehničke specifikacije za induktivno dinamično bežično punjenje električnih autobusa.
- 1.13. Tehničke specifikacije za električni cestovni sustav za dinamično nadzemno napajanje preko pantografa za teška električna vozila.
- 1.14. Tehničke specifikacije za električni cestovni sustav za dinamično nadzemno napajanje preko vodljivih tračnica za osobne električne automobile, laka električna vozila i teška električna vozila.
- 1.15. Tehničke specifikacije za zamjenu baterija za električna vozila kategorije L.
- 1.16. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za zamjenu baterija za osobne električne automobile i laka električna vozila.
- 1.17. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za zamjenu baterija za teška električna vozila.
- 1.18. Tehničke specifikacije postaja za punjenje kako bi se osigurao pristup korisnicima s invaliditetom.

2. Tehničke specifikacije za razmjenu komunikacija u sektoru za punjenje električnih vozila
  - 2.1. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između električnog vozila i mjesta za punjenje (komunikacija između vozila i mreže).
  - 2.2. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između mjesta za punjenje i sustava za upravljanje mjestom za punjenje (pozadinska komunikacija).
  - 2.3. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između operatora mjesta za punjenje, pružatelja usluga elektromobilnosti i platformi za e-roaming.
  - 2.4. Tehničke specifikacije u pogledu komunikacije između operatora mjesta za punjenje i operatora distribucijskog sustava.
3. Tehničke specifikacije za opskrbu vodikom za vozila za cestovni prijevoz
  - 3.1. Mjesta na otvorenom za opskrbu plinovitim vodikom koji se upotrebljava kao gorivo u motornim vozilima ispunjavaju barem zahtjeve u pogledu interoperabilnosti opisane u normi EN 17127:2020.
  - 3.2. Značajke u pogledu kvalitete vodika kojim mjesta za punjenje opskrbljuju motorna vozila vodikom moraju biti u skladu sa zahtjevima opisanima u normi EN 17124:2022. U normi su ujedno opisane metode kojima se osigurava postizanje kvalitete vodika.

- 3.3. Algoritam opskrbe mora biti u skladu sa zahtjevima iz norme EN 17127:2020.
- 3.4. Nakon što se zaključi postupak za certifikaciju norme EN ISO 17268:2020, priključci za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom moraju biti u skladu barem s tom normom.
- 3.5. Tehničke specifikacije za priključke za mjesta za opskrbu teških vozila plinovitim (stlačenim) vodikom.
- 3.6. Tehničke specifikacije za priključke za mjesta za opskrbu teških vozila ukapljenim vodikom.
4. Tehničke specifikacije za metan u cestovnom prometu
  - 4.1. Mjesta za opskrbu motornih vozila stlačenim prirodnim plinom (SPP) moraju imati tlak dovoda goriva (radni tlak) od 20,0 MPa (200 bara) na 15 °C. Dozvoljen je najviši tlak dovoda goriva od 26,0 MPa uz „temperaturnu kompenzaciju”, u skladu s normom EN ISO 16923:2018.
  - 4.2. Profil priključka mora biti u skladu s Pravilnikom br. 110 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu koji se odnosi na dijelove I. i II. norme EN ISO 14469:2017.



- 4.3. Mjesta za opskrbu motornih vozila ukapljenim metanom moraju imati tlak dovoda goriva niži od najvećeg dopuštenog radnog tlaka spremnika vozila kako je navedeno u normi EN ISO 16924:2018, „Postaje za punjenje prirodnim plinom – Postaje za punjenje vozila ukapljenim prirodnim plinom (UPP)”. Osim toga, profil priključka mora biti u skladu s normom EN ISO 12617:2017 „Cestovna vozila – Priključak za punjenje ukapljenim prirodnim plinom (UPP) – Priključak za 3,1 MPa”.
5. Tehničke specifikacije za opskrbu električnom energijom u pomorskom prometu i za plovidbu unutarnjim vodama
- 5.1. Opskrba električnom energijom s kopna za morska plovila, uključujući projektiranje, instaliranje i testiranje sustavâ, mora biti barem u skladu s tehničkim specifikacijama iz norme IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 za visokonaponske priključke s kopna.
- 5.2. Utikači, utičnice i brodske spojnice za visokonaponske priključke s kopna moraju biti u skladu barem s tehničkom specifikacijom iz norme IEC 62613-1:2019.
- 5.3. Opskrba električnom energijom s kopna za plovila unutarnje plovidbe mora biti u skladu barem s normom EN 15869-2:2019 ili normom EN 16840:2017 ovisno o energetskeim zahtjevima.
- 5.4. Tehničke specifikacije za mjesta za punjenje baterija s kopna za pomorska plovila, uključujući međusobno povezivanje i interoperabilnost sustava za pomorska plovila.

- 5.5. Tehničke specifikacije za punjenje baterija s kopna za plovila unutarnje plovidbe, koje uključuju međusobno povezivanje i interoperabilnost sustava za plovila unutarnje plovidbe.
- 5.6. Tehničke specifikacije za komunikacijska sučelja plovilo – luka u automatiziranim sustavima za opskrbu električnom energijom s kopna i za punjenje baterija za pomorska plovila.
- 5.7. Tehničke specifikacije za komunikacijska sučelje plovilo – luka u automatiziranim sustavima za opskrbu električnom energijom s kopna i za punjenje baterija za plovila unutarnje plovidbe.
- 5.8. Ako je to tehnički izvedivo, tehničke specifikacije za razmjenu i punjenje baterija na postajama na kopnu za plovila unutarnje plovidbe.
6. Tehničke specifikacije za skladištenje vodika u pomorskom prometu i za plovidbu unutarnjim vodama
  - 6.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje plinovitog (stlačenog) vodika za pomorska plovila s pogonom na vodik.
  - 6.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje plinovitog (stlačenog) vodika za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na vodik.
  - 6.3. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje ukapljenog vodika za pomorska plovila s pogonom na vodik.
  - 6.4. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje ukapljenog vodika za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na vodik.

7. Tehničke specifikacije za skladištenje metanola u pomorskom prometu i za plovidbu unutarnjim vodama
  - 7.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje metanola za pomorska plovila s pogonom na metanol.
  - 7.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje metanola za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na metanol.
8. Tehničke specifikacije za skladištenje amonijaka u pomorskom prometu i za plovidbu unutarnjim vodama
  - 8.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje amonijaka za pomorska plovila s pogonom na amonijak.
  - 8.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu i skladištenje amonijaka za plovila unutarnje plovidbe s pogonom na amonijak.
9. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu ukapljenim metanom u pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi
  - 9.1. Mjesta za opskrbu ukapljenim metanom za morska plovila koja nisu obuhvaćena Međunarodnim kodeksom za gradnju i opremanje brodova za prijevoz ukapljenog plina u razlivenom stanju (Kodeks IGC) moraju biti u skladu barem s normom EN ISO 20519:2017.

- 9.2. Mjesta za opskrbu ukapljenim metanom za plovila unutarnje plovidbe moraju biti u skladu barem s normom EN ISO 20519:2017 (dijelovi od 5.3. do 5.7.) samo u svrhu interoperabilnosti.
10. Tehničke specifikacije povezane s označivanjem goriva
- 10.1. Oznaka „Goriva – Identifikacija kompatibilnosti vozila – Grafički prikaz informacija za potrošače” mora biti u skladu s normom EN 16942:2016 + A1:2021.
- 10.2. „Identifikacija kompatibilnosti vozila i infrastrukture – Grafički prikaz priključka za punjenje električnog vozila (EV) kao informacija korisniku” mora biti u skladu barem s normom EN 17186:2019.
- 10.3. Zajednička metodologija za usporedbu jediničnih cijena za alternativna goriva utvrđena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/732<sup>1</sup>.
- 10.4. Tehničke specifikacije za postaje za punjenje električnom energijom i objekte za opskrbu vodikom za željeznički prijevoz.
- 

---

<sup>1</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/732 od 17. svibnja 2018. o zajedničkoj metodologiji za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva u skladu s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 123, 18.5.2018., str. 85.).

### **PRILOG III.**

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

1. Države članice moraju svoja izvješća o uvođenju električnih vozila kategorizirati kako slijedi:
  - električna vozila na baterije, zasebno za kategorije M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> i N<sub>2/3</sub>
  - hibridna električna vozila na punjenje, zasebno za kategorije M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> i N<sub>2/3</sub>

2. Države članice moraju svoja izvješća o uvođenju javno dostupnih mjesta za punjenje kategorizirati kako slijedi:

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

3. Sljedeći podatci moraju biti navedeni zasebno za javno dostupnu infrastrukturu za punjenje namijenjenu lakim vozilima i teškim vozilima:
- broj mjesta za punjenje o kojima se izvješćuje za svaku kategoriju iz točke 2.;
  - broj postaja za punjenje o kojima se izvješćuje za svaku kategoriju iz točke 2.;
  - ukupna agregirana izlazna snaga postajâ za punjenje.
-

## PRILOG IV.

### Korelacijska tablica

Direktiva 2014/94/EU	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2.	Članak 2.
Članak 3.	Članak 14.
Članak 4.	Članci 3., 4., 5., 9. i 10.
Članak 5.	Članak 6.
-	Članak 7.
Članak 6.	Članci 8. i 11.
-	Članak 12.
-	Članak 13.
Članak 7.	Članak 19.
Članak 8.	Članak 22.
Članak 9.	Članak 23.
Članak 10.	Članci 15., 16. i 24.
-	Članak 17.
-	Članak 18.
-	Članak 20.
-	Članak 21.
-	Članak 25.
Članak 11.	
Članak 12.	Članak 26.
Članak 13.	-
Prilog I.	Prilog I.
Prilog II.	Prilog II.
-	Prilog III.